

# Regeringens proposition 1995/96:226



## Hållbar utveckling i landets fjällområden

Prop.  
1995/96: 226

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 23 maj 1996

*Göran Persson*

*Anna Lindh*  
(Miljödepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas ett samlat förslag till åtgärder i syfte att främja en hållbar utveckling i landets fjällområden.

Det föreslås lagändringar i terrängkörningslagen (1975:1313), körkortslagen (1977:477), rennäringslagen (1971:437) och jaktlagen (1987:259).

I terrängkörningslagen föreslås möjlighet för regeringen att meddela skärpta regler för undantag, exempelvis för skoterleder, i regleringsområden, tidigare allmänt benämnda skoterförbudsområden. Vidare föreslås ett utökad skydd mot terrängkörning på jordbruksmark. Bestämmelserna för överträdelser av terrängkörningslagen föreslås också skärpas. I körkortslagen föreslås traktorkort eller körkort som behörighetskrav för förare av terrängskoter.

I rennäringslagen föreslås införas miljömål för rennärningen. Vidare föreslås ändrade regler i rennäringslagen och jaktlagen för överklagande av beslut i rennäringsärenden.

I propositionen redovisas även andra åtgärder i syfte att främja en hållbar utveckling i fjällen. En fjälldelegation för regionalt samarbete kommer att inrättas.

För att minska störningarna från skotertrafiken avser regeringen att föreslå att medel anvisas för bidrag till anläggande av skoterleder m.m. Ytterligare regleringsområden kommer att införas i samband med en översyn av regleringsområden med förbud mot skoterkörning. Skärpta regler kommer att införas i vissa regleringsområden, bl.a. för yrkestrafik. Inför kommande beslut om regleringsområden kommer fortsatta samråd att ske med berörda länssty

relser och kommuner. Även kommunerna kommer att ges möjlighet att besluta om regleringsområden. En generell hastighetsbegränsning om 50 km/tim kommer att införas för terrängskotrar. Obligatorisk anmälan för samråd med länsstyrelsen införs för den som avser att anordna fast skoterled. Vidare kommer krav på samråd med Naturvårdsverket att införas för länsstyrelsen i fråga om beslut om anläggande av skoterled i regleringsområde. Skyddet mot terrängkörning i ung- och plantskog förtydligas. Föreslagna åtgärder rörande terrängkörning skall följas upp och utvärderas.

För terrängskotrar föreslår regeringen att obligatoriska buller- och avgaskrav efter anmälan till EG-kommissionen införs för nya fordon från den 1 juli 1998.

Åtgärdsprogram för överbetade områden i fjällen upprättas. Obligatorisk anmälan för samråd med länsstyrelsen införs för anordnande av renstängsel m.m. Åtgärder redovisas för att begränsa effekterna från barmarkskörning i fjällen.

Obligatorisk anmälan för samråd med länsstyrelsen införs i fråga om undersökningsarbete för mineralutvinning i s.k. obrutna fjällområden.

Ändringarna i körkortslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1997. Övriga lagändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 1997.

1	Beslut.....	6
2	Lagtext.....	7
	2.1 Förslag till lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313);.....	7
	2.2 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977:477).....	9
	2.3 Förslag till lag om ändring i rennäringslagen (1971:437).....	10
	2.4 Förslag till lag om ändring i jaktlagen (1987:259).....	12
3	Ärendet och dess beredning.....	13
4	Allmänt.....	15
	4.1 Lägesbeskrivning och miljöhot i fjällområdena.....	15
	4.2 Allmänna överväganden för en hållbar utveckling i fjällområdena.....	16
5	Utvecklad och samordnad fjällplanering.....	18
	5.1 Förstärkt samråd.....	19
6	Terrängkörning.....	20
	6.1 Allmänt.....	20
	6.2 Bestämmelser som reglerar rätten att färdas med terrängmotorfordon.....	22
	6.2.1 Allmänt om uttryck och författningar.....	22
	6.2.2 Terrängkörningslagen.....	23
	6.2.3 Terrängkörningsförordningen och terrängtrafikkungörelsen.....	23
	6.2.4 Naturvårdslagen.....	24
	6.2.5 Brottsbalken.....	24
	6.2.6 Allemansrätten.....	25
	6.3 Översyn av regleringsområden.....	25
	6.4 Skärpt reglering i vissa områden.....	28
	6.5 Kommunerna får inrätta regleringsområden.....	30
	6.6 Regler om hänsyn till naturmiljön och viltet.....	31
	6.7 Skotertrafik på jordbruks- och skogsmark.....	32
	6.8 Terrängkörning på enskild väg.....	34
	6.9 Hastighetsbegränsning för terrängskotrar.....	35

6.10	Skoterleder m.m. ....	37
6.10.1	Medel för anläggande av skoterleder m.m. ....	37
6.10.2	Samråd enligt naturvårdslagen för fast anordnande av skoterleder .....	38
6.10.3	Samråd inför beslut om skoterleder i regleringsområden.....	39
6.10.4	Fjällsäkerhet på skoterleder.....	40
6.11	Reglering av terrängskotertrafik i känsliga skärgårdsområden .....	41
6.12	Skärpta bestämmelser för överträdelser av terrängkörningslagen.....	41
6.13	Uppföljning och utvärdering av regleringen i fjällområdet.....	42
7	Miljökrav på terrängskotrar .....	43
8	Behörighetskrav för förare av terrängskoter .....	45
8.1	Körkortskrav .....	45
8.2	Förarlicens för skoterförare .....	47
9	Luftfartyg i fjällen .....	48
10	Rennäringen 49	
10.1	Nuvarande förhållanden .....	49
10.2	Central rennäring myndighet och rennäring politiska frågor ..	51
10.3	Miljömål för rennäringen .....	53
10.4	Renbetesfrågor m.m.....	55
10.5	Markanvändningsredovisningar .....	59
10.6	Stängselfrågor.....	60
10.7	Reglering av barmarkskörning på kalvfjäll.....	62
10.8	Överklagande av beslut i rennäring ärenden .....	63
11	Mineralutvinning i fjällområdena .....	66
12	Turism .....	68
12.1	Allmänt.....	68
12.2	Turism och hållbar utveckling i fjällen .....	68
12.3	Miljömål för turistsektorn.....	71
13	Jakt och fiske .....	71
14	Ikraftträdande m.m.....	72

15	Författningskommentar.....	73	Prop. 1995/96:226
15.1	Förslaget till lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313).....	73	
15.2	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1977:477) .....	75	
15.3	Förslaget till lag om ändring i rennäringslagen (1971:437).....	76	
15.4	Förslaget till lag om ändring i jaktlagen (1987:259).....	77	
Bilaga 1	Betänkandet Hållbar utveckling i landets fjällområden (SOU 1995:100).....	78	
Bilaga 2	Sammanfattning.....	82	
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna till betänkandet Hållbar utveckling i landets fjällområden (SOU 1995:100) ....	86	
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna till betänkandet Miljöklassning av snöskotrar (SOU 1995:97) .....	88	
Bilaga 5	Författningsförslag i betänkandet Hållbar utveckling i landets fjällområden (SOU 1995:100).....	89	
Bilaga 6	Författningsförslag i Slutbetänkandet Miljöklassning av snöskotrar (SOU 1995:97) .....	96	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 maj 1996 .....	106	

# 1 Beslut

Prop. 1995/96:226

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i terrängkörningslagen (1973:1313),
2. lag om ändring i körkortslagen (1977:477),
3. lag om ändring i rennäringslagen (1971:437),
4. lag om ändring i jaktlagen (1987:259).

Regeringen har följande förslag till lagtext.

## 2.1 Förslag till lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313);

Härigenom föreskrivs att 1, 2 och 4 §§ terrängkörningslagen (1975:1313) skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §<sup>1</sup>

Körning i terräng med motor-drivet fordon för annat ändamål än jordbruk eller skogsbruk är förbjuden i hela landet

1. på barmark,
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen.

Körning i terräng med motor-drivet fordon för annat ändamål än jordbruk eller skogsbruk är förbjuden i hela landet

1. på barmark,
2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen,
3. på snötäckt jordbruksmark, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på marken.

Inom de delar av fjällområdet som regeringen bestämmer är körning i terräng med motordrivet fordon förbjuden även på annan mark än som anges i första stycket.

#### 2 §

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får *föreskriva* undantag från förbud enligt 1 § i fråga om körning i räddningstjänst eller viss näringsutövning eller när det annars *föreligger* särskilda skäl.

Regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer får *meddela föreskrifter om* undantag från förbud *eller i särskilt fall medge undantag från förbud eller föreskrifter* enligt 1 § i fråga om körning i räddningstjänst eller viss näringsutövning eller när det annars *finns* särskilda skäl.

*För områden som avses i 1 § andra stycket får regeringen föreskriva att sådana föreskrifter eller beslut om undantag får meddelas om det finns synnerliga skäl.*

<sup>1</sup>Senaste lydelse 1989:319.

4 §<sup>1</sup>

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot 1 § första stycket 1 *eller* 2 eller mot förbud eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen döms till *penningböter*. Om gärningen är ringa skall *dock* inte dömas till ansvar.

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot 1 § första stycket 1–3 eller mot förbud eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen döms till *böter*. Om gärningen är ringa skall inte dömas till ansvar.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1997. Beslut om undantag från förbud enligt denna lag som meddelats före den 1 januari 1997 gäller till den 1 juli 1997 om inte annat förordnas.

<sup>1</sup>Senaste lydelse 1991:303.



## 2.2 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1977:477)<sup>1</sup>  
*dels* att 3 § skall ha följande lydelse,  
*dels* att det i lagen skall införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*2 a § Terrängskoter får föras endast av den som har körkort eller traktorkort.*

### 3 §

Moped får föras endast av den som har fyllt 15 år.

*Terrängskoter får föras endast av den som har fyllt 16 år.*

Utän hinder av 2 § får utomlands bosatt person som har fyllt 15 år och som tillfälligtvis vistas här bruka av honom införd lätt motorcykel, om den uppfyller de villkor som gäller för sådant fordon i hans hemland. Detta gäller dock endast om motorn har en slagvolym som ej överstiger 50 kubikcentimeter och om den som har infört fordonet får föra detta i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1997.

<sup>1</sup>Lagen omtryckt 1980:977.

Härigenom föreskrivs att 65 a och 99 §§ rennäringslagen (1971:437)<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

65 a §<sup>2</sup>

*Rennäringen skall bedrivas med bevarande av naturbetesmarkernas långsiktiga produktionsförmåga så att dessa ger en uthålligt god avkastning samtidigt som den biologiska mångfalden behålls.*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den hänsyn som vid renskötsel skall tas till naturvårdens och kulturmiljövårdens intressen. Föreskrifterna får dock inte vara så ingripande att pågående markanvändning avsevärt försvåras.

Länsstyrelsen får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att föreskrifter som har meddelats med stöd av *första* stycket skall efterlevas.

Föreläggande eller förbud får meddelas först sedan det har visat sig att länsstyrelsens råd *och anvisningar* inte har följts. I brådskande fall eller när det annars finns särskilda skäl, får länsstyrelsen dock omedelbart meddela förelägganden eller förbud.

I beslut om föreläggande eller förbud får länsstyrelsen sätta ut vite.

Länsstyrelsen får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att föreskrifter som har meddelats med stöd av *andra* stycket skall efterlevas.

Föreläggande eller förbud får meddelas först sedan det har visat sig att länsstyrelsens råd inte har följts. I brådskande fall eller när det annars finns särskilda skäl, får länsstyrelsen dock omedelbart meddela förelägganden eller förbud.

99 §<sup>3</sup>

Länsstyrelsens beslut enligt 1, 12, 17, 21, 39, 43, 50, 62, 65 a och 71 §§, 72 § *andra och tredje* styckena samt 74, 79, 80, 93 och 97 §§ denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Länsstyrelsens beslut att bevilja registrering av renmärken får dock inte överklagas. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen får, om beslutet rör annat än sådan upplåtelse som avses i 32 §, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Beslut att bevilja registrering av renmärken får dock inte överklagas. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

<sup>1</sup>Lagen omtryckt 1993:36.

<sup>2</sup>Senaste lydelse 1993:36.

<sup>3</sup>Senaste lydelse 1995:1693.

*Länsstyrelsens beslut i övrigt enligt denna lag får överklagas hos Statens jordbruksverk.*

*Jordbruksverkets beslut får överklagas hos regeringen. Verkets beslut i en överklagad fråga som avser upplåtelse av rätt till jakt efter älg får dock överklagas endast av sameby.*

---

*Beslut om upplåtelse som avses i 32 § får överklagas hos regeringen. Beslut som avser upplåtelse av rätt till jakt eller fiske får dock överklagas endast av sameby.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1997, men skall inte tillämpas i de fall där det första beslutet i ärendet fattats dessförinnan.

Härigenom föreskrivs att 15 § jaktlagen (1987:259) skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

15 §

Har jakträtt upplåtits mot ersättning och gäller avtalet för viss tid som överstiger ett år, skall uppsägning alltid ske för att avtalet skall upphöra att gälla vid avtalstidens utgång. Sådan uppsägning skall ske på det sätt som gäller för uppsägning enligt 8 kap. 8 § jordabalken. Vill fastighetsägaren eller nyttjanderättshavaren att villkoren för avtalet ändras för en ny upplåtelseperiod, skall han meddela motparten detta i den ordning som gäller för uppsägning av avtalet. Uppsägning och begäran om villkorsändring skall ske senast två månader före avtalstidens utgång.

Om avtal som avses i första stycket inte sägs upp inom rätt tid, anses det förlängt på en tid som motsvarar upplåtelseperioden, dock längst fem år, eller, om begäran om villkorsändring har gjorts, på den tid och de villkor i övrigt som bestäms enligt 19 §.

*I fråga om upplåtelser med stöd av rennäringslagen (1971:437) samt upplåtelser som ingår i arrende eller hyra gäller särskilda bestämmelser.*

*Första och andra stycket gäller inte upplåtelser med stöd av rennäringslagen (1971:437). För upplåtelser som ingår i arrende eller hyra gäller särskilda bestämmelser.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1997, men skall inte tillämpas för beslut om upplåtelse som fattats med stöd av rennäringslagen (1971:437) före denna lags i kraftträdande.

Den 26 januari 1995 beslutade regeringen om tilläggsdirektiv (dir. 1995:10) om en hållbar utveckling i landets fjällområden för Miljövårdsberedningen (Jo 1968:A). Beredningen fick i uppdrag att göra en samlad analys av miljösituationen i landets fjällområden och lämna förslag till åtgärder för en hållbar utveckling.

Genom beslut den 2 mars 1995 överlämnade regeringen till Miljövårdsberedningen handlingarna i ärenden rörande tre utredningar om snöskotertrafik. Det gällde betänkandet *Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark - kartläggning och åtgärdsförslag* (SOU 1994:16), rapporten *Snöskotern i naturen* (Ds 1994:36) och rapporten *Projekt för översyn av skotertrafiken* (RPS rapport 1993:5). Regeringen fann att Miljövårdsberedningen borde överväga utredningarnas förslag och remissynpunkter inom ramen för uppdraget om fjällen och redovisa dem samordnat med beredningens förslag i övrigt vad gäller fjällområdena. Betänkandet *Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark - kartläggning och åtgärdsförslag* (SOU 1994:16) överlämnades till regeringen i februari 1994. Genom beslut den 24 juni 1993 hade regeringen bemyndigat vederbörande statsråd att tillkalla den särskilde utredaren (dir. 1993:85) med uppgift att kartlägga konsekvenserna för jordbruket och skogsbruket av användningen av snöskotrar. Rapporten *Snöskotern i naturen* (Ds 1994:36), vilken hade utarbetats av Länsstyrelsen i Västerbottens län, redovisades till regeringen i februari 1994. Regeringens hade genom beslut den 28 oktober 1993 uppdragit åt länsstyrelsen att kartlägga snöskotertrafikens effekter på naturmiljön. Rikspolisstyrelsen hade i rapporten *Projekt för översyn av skotertrafiken* (RPS rapport 1993:5), som i november 1993 överlämnats till regeringen, låtit en särskild arbetsgrupp kartlägga bl.a. omfattningen av snöskotertrafik och olyckor samt föreslå åtgärder. Betänkandet och rapporterna har remissbehandlats. Remissyttrandena finns tillgängliga i Miljödepartementet (dnr M94/387, M94/442 och M94/702).

Regeringen har till Miljövårdsberedningen även överlämnat redovisningar från länsstyrelserna i Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län vilka hade utarbetats på regeringens uppdrag genom beslut den 9 juni 1994 om utökat skydd mot buller från snöskotrar m.m. och luftfartyg i vissa fjällområden.

Miljövårdsberedningen lämnade i oktober 1995 betänkandet *Hållbar utveckling i landets fjällområden* (SOU 1995:100). Betänkandet innehåller förslag om åtgärder rörande planeringsförutsättningar, mineralutvinning, rennäring, terrängkörning och turism.

Vidare bemyndigade regeringen den 16 juni 1994 chefen för Miljö- och naturresursdepartementet att uppdra åt den särskilde utredaren (M1993:08) med uppgift att se över miljöklasssystemet för bilar att bl.a. även utreda och lämna förslag till ett system för miljöklassning av snöskotrar (dir. 1993:64). Miljöklassutredningen lämnade i oktober 1995 betänkandet *Miljöklassning av snöskotrar* (SOU 1995:97). Betänkandet innehåller förslag om miljökrav (miljöklassning) på terrängskotrar och en differentierad försäljningsskatt på nya terrängskotrar.

Betänkandena Hållbar utveckling i landets fjällområden och Miljöklassning av snöskotrar har remissbehandlats. Utredningarnas sammanfattningar av betänkandena finns i *bilagorna 1* och *2*. Förteckningar över remissinstanserna redovisas i *bilagorna 3* och *4*. Sammanställningar av remissyttrandena finns tillgängliga i Miljödepartementet (dnr M95/4169 och M95/4057). Betänkandenas lagförslag finns i *bilagorna 5* och *6*.

Våren 1994 lämnades till riksdagen en regeringsskrivelse (skr. 1993/94:175) om åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar m.m. i vilken redovisades olika bullerbegränsande åtgärder. Riksdagen anförde inga erinringar mot skrivelsen (bet. 1993/94:JoU21, rskr. 1993/94:362). Utöver nämnda uppdrag om översyn av utökat skydd mot buller från snöskotrar m.m. och luftfartyg i vissa fjällområden samt om miljöklassning av snöskotrar har regeringen uppdragit åt Boverket att utarbeta råd och goda exempel för bullerfrågornas behandling i översiktsplaneringen samt uppdragit åt Vägverket att i samråd med ansvariga myndigheter i Norge och Finland utreda och lämna förslag om en skärpt bullernorm m.m. för snöskotrar och andra terrängskotrar. Vägverkets uppdrag har redovisats till regeringen i maj 1995. Verkets förslag har därefter överlämnats till Miljöklassutredningen. I regeringsskrivelsen uttalades att regeringen skulle återkomma till riksdagen med ställningstaganden till de förslag som togs upp i det betänkande och de rapporter som överlämnades till Miljöårsberedningen den 2 mars 1995.

Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi har utarbetat en rapport *Hushållning med knappa resurser* (Ds 1995:15) som i mars 1995 överlämnades till Finansdepartementet. Rapporten behandlar bl.a. allemansrätten, fjällen och skotertrafik i naturen.

I prop. 1992/93:32 om samerna och samisk kultur m.m. anförde föredragande statsrådet att starka skäl talade för att regeringen borde befrias från att pröva överklaganden i förvaltningsärenden. Frågan ansågs dock behöva beredas ytterligare. Mot denna bakgrund har det inom Jordbruksdepartementet upprättats promemorian Överklagande av beslut i rennäringsärenden. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 7*. Riksdagens beslut med anledning av regeringens förslag till ändrad lydelse av bl.a. 99 § rennäringslagen (1971:437) i prop. 1995/96:22 om tvåpartsprocess m.m. i de allmänna förvaltningsdomstolarna (bet. 1995/96:JuU7, rskr. 1995/96:55) har medfört att viss förändring skett i förhållande till promemorians lagförslag. Promemorian har remissbehandlats. Sametinget, Statens jordbruksverk samt länsstyrelserna i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län har yttrat sig över promemorian. Remissyttrandena finns tillgängliga i Jordbruksdepartementet (dnr Jo95/2525).

## Lagrådet

Lagförslagen avser justeringar i redan befintliga lagar. Förslagen medför därmed inte några bedömningsproblem i fråga om hur föreskrifterna förhåller sig till grundlagarna och rättsordningen i övrigt eller hur de förhåller sig till varandra. I rättssäkerhetshänseende finns det främst anledning att se på det

förslag som avser en ändring av påföljd i terrängkörningslagen. Regeringens förslag i denna del är en återgång till vad som tidigare har gällt eftersom syftet med den lagändring som genomfördes år 1986 har förfallit. Därmed uppkommer inte några tidigare inte beaktade problem.

I det omfattande utredningsarbete som ligger bakom lagförslagen har inte framkommit att några särskilda tillämpningsproblem finns och inte heller remissinstanserna har påtalat att sådana förekommer.

Regeringen gör således den bedömningen att lagförslagen är av sådan art att det skulle sakna betydelse att höra Lagrådet. Lagrådets yttrande över de nu föreliggande lagförslagen har därför inte inhämtats.

## 4 Allmänt

### 4.1 Lägesbeskrivning och miljöhot i fjällområdena

Fjällområdet har som andra delar av landet påverkats av olika former av mänskliga aktiviteter. Fjällområdet har såväl från nationella som internationella utgångspunkter mycket stora natur- och kulturvärden och är därför mycket attraktivt för rekreation och friluftsliv i olika former. Samtidigt brukas i princip hela fjällområdet av rennäringen som bedrivs av den samiska befolkningen.

Många anspråk på mark har ställts och ställs på fjällområdet bl.a. för vattenkraftsutbyggnad, mineralutvinning, fjällnära skogsbruk och för fjällturism. Under senare år har också påverkan från rennäringen och terrängkörningen, särskilt snöskotertrafiken, ökat i omfattning. Intressekonflikterna har stundtals varit betydande. Därtill kommer nedfall av försurande och andra miljöskadliga ämnen. Miljökvaliteten har också successivt försämrats sett över en längre tidsperiod. Vissa områden i fjällvärlden uppvisar långt gångna miljöskador. Detta kan komma att påverka möjligheterna att nyttja fjällområdena för rennäring samt för friluftsliv och rekreation.

Fjällområdet är särskilt känsligt för slitage. Slitageproblemen är enligt Miljövårdsberedningen tydligast i de södra fjälltrakterna där situationen på vissa platser bedöms som allvarlig. De lavdominerade hedarna är lågproduktiva och i torrt tillstånd känsliga för mekanisk påverkan. På vissa marker, t.ex. kärr och sluttningar, uppstår lätt markskador. Det kalla klimatet och den korta sommarperioden medför att såväl land- som vattenkosystemens produktionsförmåga är låg. Effekterna av det kanaliserade slitaget, t.ex. från terrängkörning, finns över hela fjällområdet.

Utbredningen av buller i våra natur- och rekreationsområden i fjällen har ökat markant under de senaste åren, främst till följd av den ökade användningen av snöskotrar. Områden med en låg bullernivå har därför blivit en allt mer knapp naturresurs. Samtidigt är användning av terrängfordon och flyg i fjällområdet nödvändig inom rennäring och viss annan näringsverksamhet samt för vissa samhälleliga insatser, t.ex. sjuktransporter och fjällräddning.

## 4.2 Allmänna överväganden för en hållbar utveckling i fjällområdena

Riksdagen beslutade år 1993 om en strategi för biologisk mångfald med grundläggande principer för bevarande och hållbart nyttjande av biologisk mångfald. Strategin omfattar dels en miljöanpassning av olika samhällsverksamheter, dels skydd av värdefulla naturområden.

Stora områden i fjällen skyddas som nationalparker och naturreservat enligt naturvårdslagen (1964:822). Den sammanlagda arealen skyddade områden ovanför skogsodlingsgränsen i de fyra fjällänen utgör enligt Miljövårdsberedningen ca 24 700 km<sup>2</sup>. Planer finns dessutom på ytterligare nationalparker i fjällområdet i Naturvårdsverkets nationalparksplan. Därtill planeras flera nya naturreservat.

Fjällområdena anges i 3 kap. naturresurslagen (1987:12) vara av riksintresse med hänsyn till områdenas natur- och kulturvärden samt för friluftslivet. I de grundläggande bestämmelserna (2 kap.) ges bl.a. skydd för mark- och vattenområden som är opåverkade eller ekologiskt känsliga. Även områden av betydelse för rennäringen skyddas enligt bestämmelserna i 2 kap. naturresurslagen. I naturresurslagens särskilda hushållningsbestämmelser (3 kap. 5 §) ges för vissa fjällområden, de s.k. obrutna fjällområdena, ett starkare skydd mot olika former av exploateringsåtgärder. Bestämmelserna i naturresurslagen konkretiseras i den kommunala översiktsplaneringen enligt plan- och bygglagen (1987:10) och bestämmelserna tillämpas vid beslut enligt de lagar som är anknutna till naturresurslagen.

I fjällen finns 12 områden i Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län där regeringen med stöd av terrängkörningslagstiftningen förbjudit körning i terräng på snötäckt mark med motordrivna fordon. Områdena anges av Miljövårdsberedningen omfatta en sammanlagd areal om ca 23 000 km<sup>2</sup>. I flera av dessa områden har länsstyrelserna enligt bemyndigande i förordningen till lagen medgett undantag från förbuden för skoterleder. Vidare har för vissa nationalparker och naturreservat föreskrivits förbud mot terrängkörning enligt bestämmelserna i naturvårdslagen. För vissa av områdena finns också restriktioner mot flyg.

Sverige har under år 1995 till EG-kommissionen anmält områden som bör ingå i Natura 2000, det sammanhängande europeiska ekologiska nät som skall skapas enligt EU:s art- och habitatdirektiv (92/43/EEG). Flera av dessa objekt avser nationalparker och naturreservat i fjällområdet med betydande arealer. Vidare har regeringen beslutat att ett vidsträckt område i Norrbotten – benämnt det lappländska världsarvsområdet – skall föreslås som område på UNESCO:s världsarvslista.

Regeringen anser att det, mot bakgrund av redovisade miljöhot mot fjällområdenas stora natur- och kulturvärden, finns starka skäl att nu vidta ytterligare åtgärder för en hållbar utveckling. De speciella ekologiska för-



hållandena i fjällområdet och karaktären av storslaget naturlandskap med stora sammanhängande ostörda områden bör vidmakthållas. Vidare bör utnyttjandet av naturresurser inte få överskrida resursernas uthålliga produktionskapacitet.

En hållbar utveckling bör ses i ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv. De som bor i fjällregionen måste ges möjligheter till arbete, utbildning, trygghet och livskvalitet inom ramen för vad naturen tål. Utvecklingen i fjällområdet måste självfallet beakta den samiska befolkningens kultur och dess rätt till nyttjande av fjällområdet samt rennäringens möjligheter att utvecklas i ett modernt samhälle. Samtidigt måste rennäringen bedrivas i sådana former att naturen inte tar skada.

I syfte att främja en hållbar utveckling i våra fjällområden lämnar regeringen förslag till olika åtgärder för att stärka skyddet, särskilt inom de s.k. obrutna fjällområdena. Förslagen har stöd hos remissinstanserna. Förslag till lagändringar lämnas vad gäller terrängkörning, behörighetskrav för skoterförare samt rennäring. I propositionen övervägs ytterligare åtgärder, bl.a. om planeringsförutsättningar, organisation, turism, miljökrav på terrängskotrar samt övriga författningsändringar om bl.a. mineralutvinning, översyn av s.k. skoterförbudsområden, hastighetsbegränsning för terrängskotrar och anläggande av skoterleder. Regeringen kommer inom kort att till EG-kommissionen anmäla förslag om buller- och avgaskrav på terrängskotrar.

Självfallet kommer det framdeles att krävas ytterligare insatser, framför allt lokalt. En förstärkt lokal dialog kring frågor om hållbar utveckling i fjällområdena är därför viktig. Naturvårdsfrågor liksom andra frågor som hänger samman med en hållbar utveckling i fjällen bör vara en angelägen uppgift också för kommunerna. Det gäller även hur nationella intressen skall beaktas och integreras i den lokala planerings- och beslutsprocessen. Att värna om naturområden som inte är störda av buller utgör i det sammanhanget en viktig lokal uppgift, bl.a. för att upprätthålla goda förutsättningar för friluftsliv och turism.

Vid FN:s konferens om miljö och utveckling (UNCED) i Rio de Janeiro år 1992 antogs Agenda 21, en handlingsplan för en globalt hållbar utveckling. Agenda 21-arbetet i kommunerna innebär goda möjligheter att skapa fora för att diskutera och komma med förslag till åtgärder för en långsiktigt hållbar utveckling.

EG:s strukturfonder som skall användas för stöd åt utvecklingen i det s.k. mål 6-området ger nya möjligheter till regional utveckling. Inom ramen för utvecklingsprogrammet för mål 6 skall naturtillgångarna nyttjas varsamt genom lämpliga åtgärder inom jordbruk, fiske, rennäring, skogsbruk samt malm- och mineralbrytningsverksamhet.

**Regeringens bedömning:** En utvecklad kommunal översiktsplanering enligt plan- och bygglagen (1987:10) ger med stöd av naturresurslagens (1987:12) hushållningsregler verkningsfulla medel för kommunerna att ta hänsyn till de starka bevarandeintressena i fjällområdena och att främja en hållbar utveckling i dessa områden.

En översyn av bestämmelserna i 3 kap. naturresurslagen (1987:12) bör anstå i avvaktan på Miljöbalksutredningens arbete.

**Miljövårdsberedningens förslag:** En utvecklad och samordnad fjällplanering bör slås fast i de kommunala översiktsplanerna och berörda länsstyrelser bör få i uppdrag att ta fram underlag för de fjällområden som omfattas av 3 kap. naturresurslagen. Boverket bör ges i uppdrag att utforma vägledning för detta arbete.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser är positiva till en utvecklad och samordnad fjällplanering. *Plan- och byggtredningen*, *Riksantikvarieämbetet* och *Stockholms universitet* är dock tveksamma till föreslagen indelning i zoner. *Kommunförbundet* anser att utredningens förslag inte innebär någon egentlig förändring utan att frågorna kan utvecklas i kommunernas översiktplanering.

**Skälen för regeringens bedömning:** Fjällområdenas unika karaktär, och orördhet, deras stora betydelse för naturvård, friluftsliv och rennäring utgör värden som ställer särskilt höga krav på hänsyn och skydd. Genom de särskilda hushållningsbestämmelserna i 3 kap. naturresurslagen ges ett starkt skydd för bevarandeintressena i fjällområdena. Bestämmelserna skall tillämpas vid beslut enligt ett flertal till naturresurslagen knutna lagar som gäller användningen av mark och vatten. Områdena som anges i 3 kap. naturresurslagen är i sin helhet av riksintresse. Den kommunala översiktsplanen har en särskilt viktig roll för tillämpningen av naturresurslagens bestämmelser. Av planen skall bl.a. framgå hur kommunen avser att tillgodose riksintressen enligt naturresurslagen.

I propositionen *Kommunal översiktsplanering enligt plan- och bygglagen m.m.*, (prop. 1994/95:230, bet. 1995/96:BoU1, rskr. 1995/96:30) betonas den fysiska planeringens roll i en samlad politik för en hållbar utveckling. Regeringen anser i denna att det är naturligt att den kommunala översiktsplanen utvecklas till ett av de grundläggande instrumenten i det lokala miljöarbetet. Med stöd av förslagen i propositionen har kraven på miljöhänsyn i översiktsplanen stärkts och planens betydelse vid olika beslut gjorts tydligare. Vidare har översiktsplaneringens roll i fråga om behandlingen av områden av riksintresse enligt naturresurslagen förtydligats. Genom kravet på att kommunfullmäktige minst en gång under mandatperioden skall ta ställning till översiktplanens aktualitet ges förutsättningar för att diskussionen om den lämpligaste användningen av områdena hålls aktuell och levande. Med den ökade tyngd och de vidgade möjligheter som översiktplanen därmed har

getts anser regeringen att den som planeringsinstrument väl fyller de krav som ett ökat hänsynstagande till bevarandevärdena i fjällområdena ställer.

Behovet av att i de stora fjällområdena avgränsa och närmare studera områden med särskilda värden eller anspråk som grund för utvecklade insatser för bevarande m.m. kan tillgodoses genom en fördjupning av översiktsplanen. Regeringen anser därför att det nu inte finns skäl att införa särskilda krav på planeringen för dessa områden.

Mot bakgrund av bl.a. de hot mot fjällområdenas värden som Miljövårdsberedningen har beskrivit i sitt betänkande, anser regeringen att det är angeläget att frågan om en hållbar utveckling i fjällen uppmärksammas av de berörda kommunerna och ges en behandling i den kommunala planeringen enligt plan- och bygglagen. Ansatser för en sådan utvecklad planering kan även i ett kortare perspektiv vara av värde som underlag bl.a. för länsstyrelsernas översyn av befintliga och planerade skoterleder och för de samråd som skall ske vid översynen av regleringsområdena. Det är även angeläget att länsstyrelserna utvecklar ett aktuellt och samlat material om värden och allmänna intressen i fjällområdena som underlag för kommunernas planering.

Miljöbalksutredningen (M 1993:04) har i uppdrag att lägga förslag till en samlad miljölagstiftning i en miljöbalk. Utredningen överväger frågan om hur naturresurslagen kan föras in i en sådan miljöbalk. Boverket har i sin rapport Områden av riksintresse enligt 3 kap. naturresurslagen (februari 1996), pekat på behovet av en bred översyn av bestämmelserna i 3 kap. naturresurslagen. Regeringen bedömer att frågan om en sådan översyn, vilken naturligen bör innefatta skyddet för fjällområdena, bör anstå i avvaktan på Miljöbalksutredningens arbete.

## 5.1 Förstärkt samråd

**Regeringens bedömning:** En fjälldelegation sammansatt av representanter från länsstyrelserna i fjällänen bör inrättas. Den organisationsform för samråd som finns i Norrbottens län i form av ett s.k. fjällråd bör övervägas även i övriga fjällän. Fjällkommunerna bör vidareutveckla det lokala samrådet.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Nästan samtliga remissinstanser, såsom *Boverket*, *Sametinget*, *länsstyrelserna* och *flertalet kommuner*, tillstyrker förslaget om inrättande av en fjälldelegation. Många av remissinstanserna vill också ingå i delegationen. *Kommunförbundet*, som avstyrker förslaget, anser att ett särskilt samrådsorgan mellan berörda fjällkommuner och länsstyrelserna kan övervägas för att ytterligare stärka samplaneringen i hela fjällregionen.

Nästan enbart positiva remissynpunkter framförs i fråga om länsvisa fjällråd. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* är positiv till en samarbetsgrupp utan centrala myndigheter. *Svenska samernas riksförbund* och *Svenska*

*världsnaturfonden* har kritiska synpunkter liksom *Arvidsjaurs kommun* som avstyrker.

Prop. 1995/96:226

**Skälen för regeringens bedömning:** Samråd och informationsutbyte mellan myndigheter och organisationer bör intensifieras på olika nivåer och mellan olika grupper och intressen. Det finns därför behov av olika fora för ett sådant utökat samarbete. Den modell som redovisas i betänkandet, med råd på kommunal nivå, fjällråd på länsnivå och en fjälldelegation på regional nivå, visar på hur ett sådant samarbete kan organiseras. Syftet med en sådan modell är i första hand att skapa fastare former för ett utökat informationsutbyte och samarbete. Inget av organen bör ha myndighetsuppgifter. Regeringen avser att inrätta en fjälldelegation sammansatt av representanter från berörda länsstyrelser som skall främja en hållbar utveckling i fjällområdena. Det är viktigt att den organisatoriska formen för fjälldelegationen övervägs noga bl.a. för att behålla vitaliteten i delegationen. Regeringen avser att utfärda närmare föreskrifter för delegationen.

Forum för samarbete mellan kommunerna och statliga centrala och regionala myndigheter har i Norrbottens län organiserats genom ett s.k. fjällråd. Regeringen finner det lämpligt att även övriga fjällän överväger ett motsvarande forum för den typen av kontakter.

Kommunerna spelar en viktig roll för att skapa samråds- och diskussionsfora för de människor som bor i fjällen och övriga som på olika sätt brukar fjällen. Kommunerna har bl.a. genom sin verksamhet med den kommunala fysiska planeringen erhållit betydande erfarenheter av samråd. Dessa erfarenheter är viktiga vid samråd om nya frågor rörande fjällen, exempelvis hur ett hållbart nyttjande av fjällen skall utformas.

## 6 Terrängkörning

### 6.1 Allmänt

**Regeringens bedömning:** I syfte att upprätthålla ostördheten i värdefulla och känsliga fjällområden bör en utökning och översyn ske av nuvarande regleringsområden för terrängkörning.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser ger stöd åt föreslagen reglering av färdsel med terrängkoter, bl.a. *Kammarrätten i Sundsvall*, *Sveriges lantbruksuniversitet*, *Åre kommun*, *Kungl. Vetenskapsakademien* och *Fri-luftsfrämjandet*. *Naturvårdsverket* och *Sametinget* förordar att terrängkörning i fjällområdet skall vara tillåten endast på leder och i vissa områden. *Lantbrukarnas riksförbund* anser att den rättsliga grunden för fri färdsel med snöskoter saknas.

**Skälen för regeringens bedömning:** Användningen av motoriserade färdmedel i fjällen har ökat markant under de senaste decennierna. Framför allt gäller detta användningen av terrängskotrar, i första hand snöskotrar. Antalet registrerade terrängskotrar i landet har ökat från ca 28 500 år 1975 till ca 147 000 i trafik och ca 41 000 avställda i december 1995. Huvudparten av skotrarna finns i de fyra nordligaste länen. Motoriseringen har medfört buller och andra störningar i en allt större del av fjällvärlden, vilket också har lett till ökade konflikter mellan olika kategorier av fjällbesökare.

Störningar såsom buller och avgaser kan också störa känslig fauna i områden som i övrigt är lite påverkade.

Tillgången till motoriserade fordon innebär samtidigt att människor lättare kan komma ut i naturen. Det går att nå tidigare svårbesökta platser och få nya naturupplevelser. För handikappade personer kan motordrivna färdmedel vara en förutsättning för att de skall kunna ha en aktiv fritid. I många glesbygdsområden ger jakt, fiske, svamp- och bärplockning ett väsentligt tillskott i ekonomin för de enskilda hushållen. Fordonen innebär en frihetskänsla och en möjlighet att röra sig i sin bygd och kan ibland vara en förutsättning för att kunna bo kvar. Snöskotrar används dessutom yrkesmässigt inom bl.a. rennäring, skogsbruk och fjällräddning och har stor betydelse för dessa verksamheter.

I fjällen har regeringen med stöd av terrängkörningslagen (1975:1313) förbjudit körning med motordrivna fordon i terräng i 12 s.k. skoterförbudsområden. Dessutom har för vissa nationalparker och naturreservat föreskrivits sådana förbud med stöd av bestämmelserna i naturvårdslagen.

Områdena ligger inom sådana delar av fjällen som anges vara av riksintresse för friluftslivet eller med hänsyn till områdenas natur- och kulturvärden enligt bestämmelserna i 3 kap. naturresurslagen. Från bl.a. friluftslivssynpunkt är det av både nationell och internationell betydelse att dessa områden så långt möjligt kan undanhållas de störningar som följer av den allt mer omfattande skotertrafiken.

Norge och Finland har en betydligt mer restriktiv lagstiftning än Sverige när det gäller terrängkörning. I Finland är körning i terräng med motordrivna fordon, med vissa undantag, förbjuden utan markägarens tillstånd. I Norge är det i princip förbjudet att köra med motordrivna fordon i terrängen. Dispens kan ges om det finns särskilda skäl. I Finnmark och Nord-Tröms kan fylkesmannen tillåta nöjesåkning på särskilda leder. Miljövårdsberedningen har bl.a. utrett konsekvenserna av en övergång till ett regelsystem med ett generellt förbud mot körning på snötäckt mark i kombination med vissa undantag. Följande alternativ har övervägts:

1. Skotertrafiken i hela landet generellt tillåten endast på leder.
2. Skotertrafiken i fjällområdet generellt tillåten endast på leder och i vissa områden.
3. Utökning av dagens förbudsområden.

Regeringen anser att konsekvenserna av att införa ett regelsystem enligt alternativ 1 skulle bli allt för omfattande. I valet mellan en reglering enligt alternativ 2 och alternativ 3 förordar regeringen, i likhet med Miljövårdsbered-

ningen, en översyn och utökning av nuvarande s.k. skoterförbudsområden enligt terrängkörningslagen. Detta alternativ har också ett bredare stöd bland remissinstanserna.

Vid körning med motordrivna fordon i terräng måste flera lagar beaktas. Någon allmän färdsele rätt för körning i terräng med motordrivna fordon kan inte anses föreligga. Regeringen återkommer till denna fråga i avsnitt 6.2.

## 6.2 Bestämmelser som reglerar rätten att färdas med terrängmotorfordon

Miljöårsberedningen har i sitt betänkande ett avsnitt benämnt Reglering av färdsele rätten. Uttrycket färdsele rätt är hämtat från tidigare utredningar om regleringen av skotertrafiken i fjällen. Någon positivt uttalad rättighet som kan kallas färdsele rätt, i likhet med allemansrätten, och läggas till grund för i stort sett fri färd i naturen med terrängskoter kan emellertid inte anses föreligga. Inte heller allemansrätten kan åberopas som grund för sådan trafik.

För att skapa en större klarhet i vad som gäller vid färd i naturen med terrängmotorfordon görs en kort genomgång av gällande bestämmelser på området.

Vid remissbehandlingen av Miljöårsberedningens betänkande har det framkommit synpunkter om att särskilda regler gäller vid motoriserad färd i naturen för mark som omfattas av avvittringsinstitutet som reglerar uppdelningen av mark mellan kronan och enskilda. De regler som tas upp i det följande gäller även för detta slag av mark.

### 6.2.1 Allmänt om uttryck och författningar

Begreppet snöskoter förekommer inte i lagstiftningen. Snöskoter ingår i vad som betecknas terrängmotorfordon. Dessa delas i sin tur in i terrängskotrar, till vilka snöskotrar räknas, och terrängvagnar, bl.a. snövesslor. Två- och trehjuliga motorcyklar kan registreras som terrängskotrar och fyrhjulingar som terrängmotorfordon eller traktor.

Bestämmelser om körning med terrängskoter, som i första hand har till syfte att skydda allmänna intressen, finns i terrängkörningslagen (1975:1313), terrängkörningsförordningen (1978:594), terrängtrafikkungörelsen (1972:594) och naturvårdslagen (1964:822). Vidare finns särskilda regler för trafik med terrängmotorfordon i vägtrafikkungörelsen (1972:603), i körkortslagen (1977:477) en bestämmelse om lägsta ålder för att få framföra terrängskoter och i lagen om transport av farligt gods (1982:821) med bestämmelser om transport av farligt gods på väg eller i terräng.

När det gäller överträdelser i förhållande till enskilda intressen finns bestämmelser främst i brottsbalken. Överträdelser av bestämmelserna kan även få skadeståndsrättsliga konsekvenser.

Naturvårdsverket har i Allmänna Råd (91:8) behandlat frågan om tillämpningen av terrängkörningslagen.

Terrängkörningslagen är en förbuds lag som syftar till att skydda allmänna intressen mot skador och störningar som orsakas av trafik med motordrivna fordon. Mark och vegetation skall skyddas mot skador samt störningar på fauna och friluftsliv minimeras. För näringsverksamheterna jordbruk och skogsbruk finns ett generellt undantag från förbudet. I övrigt gäller lagens förbud mot körning i terräng också om markägaren lämnar tillstånd till körningen.

Körning på barmark och på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog är förbjuden, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen. Det finns flera undantagsbestämmelser för viktiga samhällsfunktioner och för viss näringsverksamhet. Förbuden kan dessutom utvidgas genom regeringens eller länsstyrelsens beslut. Regeringen har med stöd av 1 § andra stycket i delar av fjällområdet inrättat 12 områden inom vilka det råder förbud mot att köra motordrivna fordon även om detta annars skulle ha varit tillåtet enligt den allmänna regleringen i 1 § första stycket. Enligt 3 § kan förbuden utvidgas om terrängkörningen medför olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt under vissa angivna förutsättningar.

Med uttrycket terräng avses område som inte är väg. Detta innebär att åker, äng, park, obanat naturområde och vägar som inte är allmänt befarna räknas som terräng. Isbelagda vattenområden är en form av terräng vilket medför att lagen i princip är tillämplig även vid färd på is. Eftersom is inte är barmark råder dock inte enligt lagen något generellt förbud mot körning på istäckta vattenområden.

Om markskador uppstår vid överträdelse av bestämmelserna i terrängkörningslagen torde markägaren kunna återopå skadestandsgrundande vållande hos den som kört, om inte markägaren har medgett körningen.

Överträdelser av bestämmelserna är straffsanktionerade.

## 6.2.3 Terrängkörningsförordningen och terrängtrafikkungörelsen

Terrängkörningsförordningen (1978:594) och terrängtrafikkungörelsen (1972:594) innehåller preciseringar av hur de skyddsintressen som terrängkörningslagen omfattar skall kunna tillgodoses. Terrängtrafikkungörelsen innehåller bestämmelser om fordon och vad man skall iaktta när man kör i terrängen. Författningarna innehåller bestämmelser om hur och av vem undantag från de grundläggande bestämmelserna och andra bestämmelser skall hanteras.

I 2 § terrängkörningsförordningen preciseras i fråga om skogsförnyringar förbudet enligt terrängkörningslagen till skog vars träd har en medelhöjd som understiger två meter över snötäcket.

Förbud eller föreskrift enligt 3 § terrängkörningslagen meddelas av länsstyrelsen.

För körning med snöskoter i nationalparker eller i samband med försvarets utbildnings- eller övningsverksamhet eller inspektionsverksamhet finns särskilda bestämmelser.

Enligt 36 § terrängtrafikkungörelsen skall den som färdas i terräng anpassa färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt så att människor och djur inte störs i onödan och så att skador på annans mark och växtlighet undviks. Av 57 § samma författning framgår att det kan finnas lokala trafikföreskrifter. En sådan föreskrift kan avse förbud mot skoterkörning om regleringen sker av främst ordnings- eller säkerhetsskäl.

Den som överträder sistnämnda bestämmelser döms till penningböter.

#### **6.2.4 Naturvårdslagen**

Enligt 1 § naturvårdslagen (1964:822) skall envar visa hänsyn och varsamhet vid sitt umgänge med naturen. Denna bestämmelse är vägledande för att bedöma vilket ansvar som den har som vistas i naturen, och därmed för den som färdas med ett motordrivet fordon i naturen. Föreskriften innebär bl.a. en skyldighet att inte orsaka ljud som kan verka störande för djurlivet eller andra människors naturupplevelser. Det finns inte någon sanktion vid överträdelse av bestämmelsen.

Den motordrivna trafiken i nationalparker, naturreservat och naturvårdsområden kan regleras enligt bestämmelserna i naturvårdslagen. För dessa områden gäller att regeringen eller länsstyrelsen kan meddela de föreskrifter om rätten att färdas i området som behövs för att trygga ändamålet med skyddet av området. Länsstyrelsen kan besluta om undantag från bestämmelserna.

Skyddet för djurlivet enligt jaktlagstiftningen kan med stöd av naturvårdslagen kompletteras genom förbud mot att färdas och uppehålla sig inom ett visst område.

Överträdelse av dessa bestämmelser är straffsanktionerade.

#### **6.2.5 Brottsbalken**

Enskilda intressen skyddas mot skador som orsakas vid terrängkörning bl.a. genom bestämmelserna i 12 kap. brottsbalken. De första tre paragraferna innehåller straffbestämmelser om förstörelse eller skadegörelse av annans egendom. Med egendom avses såväl fast som lös egendom. Dessutom finns en särskild ansvarsbestämmelse för tagande av olovlig väg över tomt, plantering eller annan äga (4 §). Denna bestämmelse är av särskilt intresse i detta sammanhang. Andra bestämmelser i brottsbalken som kan bli aktuella vid framförande av fordon i terräng är 4 kap. 6 § om hemfridsbrott och olaga intrång och 4 kap. 7 § om ofredande.

Ansvar för skadegörelse förutsätter, liksom för övriga brott, att handlingen sker olovligen. Om markägaren samtycker till färd med motordrivet fordon över hans ägor torde detta således normalt medföra att ansvar enligt de nu nämnda bestämmelserna inte kommer i fråga.



Allemansrätten är grundläggande för hur friluftsliv utövas i vårt land. Genom denna rätt har den enskilda individen möjlighet att med vissa undantag vistas och färdas i naturen oberoende av vem som äger olika mark- och vattenområden under förutsättning att risk för skada inte föreligger och att hemfriden inte störs. Den är en sedvanerätt som inte är lagfäst till sina gränser. Begreppet allemansrätten finns dock omnämnt i såväl 2 kap. 18 § regeringsformen som 1 § naturvårdslagen.

Hur långt allemansrätten sträcker sig följer till viss del av bestämmelserna i brottsbalken. För att undanröja sådana olägenheter som samhället inte vill acceptera kan det som anses tillåtet enligt allemansrätten inskränkas genom olika speciallagar. Man kan emellertid inte utgå från att alla icke kriminaliserade former av vistelse i naturen eller utnyttjande av den är tillåtna. Allemansrätten måste anses vara snävare än lagstiftningens gränser för straffbara handlingar. Detta innebär med andra ord att om en handling inte är straffbar så följer inte därmed att handlingen är tillåten. I betänkandet *Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna* (SOU 1993:51) finns en redovisning av allemansrätten som grundar sig på en promemoria av f.d. justitierådet Bertil Bengtsson. Där framhålls att det saknas praxis till stora delar av den behandlade frågeställningen och att spörsmålet är sparsamt diskuterat i litteraturen. De synpunkter som framförs bygger på vissa allmänt hållna motivuttalanden där man kan utläsa lagstiftarens inställning till frågorna. I betänkandet redovisas slutsatsen att allemansrätten inte ger någon allmän rätt till motoriserad färd i naturen och att allemansrätten överhuvudtaget inte kan åberopas för att möjliggöra passage för motortrafik.

### 6.3 Översyn av regleringsområden

**Regeringens bedömning:** Vid en översyn av regleringsområden för terrängkörning bör ytterligare regleringsområden i fjällen införas.

För vissa regleringsområden eller delar därav bör en mer skärpt reglering av skotertrafiken införas (jfr avsnitt 6.4). Åtgärderna bör genomföras efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Nuvarande s.k. skoterförbudsområden i fjällen enligt terrängkörningslagen skall benämnas regleringsområden. En utökning av nuvarande regleringsområden föreslås. Regeringen föreslås avsätta fyra nya regleringsområden (Kebnekaise, Sulitelma, Tjuoltadalen och Transtrandsfjällen) och ge fyra befintliga områden (Dellikälvens dalgång, Frostviken, Hothagen och Långfjället) utökade gränser. Restriktionerna skärps i vissa regleringsområden och i områden som är skyddade enligt naturvårdslagen. I sex områden föreslås rätten till generella undantag begränsas och anmälningsplikt för viss skotertrafik införas.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser, bl.a. *Naturvårdsverket*, *Boverket*, *Sametinget* och *Naturskyddsföreningen* är positiva till att ytterligare regleringsområden avsätts. Berörda länsstyrelser är kritiska mot flertalet föreslagna nya och utökade områden. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* anser att beredningen föreslagit alltför långtgående begränsningar. Även kommunerna, bl.a. *Arjeplogs kommun*, *Arvidsjaurs kommun* och *Storumans kommun*, är i allmänhet kritiska mot ytterligare regleringar. *Svenska jägareförbundet*, *skoterorganisationer* och *skoterklubbar* är också kritiska.

*Kommunförbundet* anser att kommunernas åsikter och översiktsplaner skall vara vägledande för regeringsbeslut om regleringsområden. *Försvarsmakten* anser att föreslagna generella förbud i vissa områden inte bör innefatta militär verksamhet. *Försvarsmakten* förutsätter att det i flera föreslagna regleringsområden kan göras avsteg för övnings- och beredskapsverksamhet. *Kungl. Vetenskapsakademien* förutsätter dispens för vetenskaplig forskning.

**Skälen för regeringens bedömning:** Bullret har ökat i naturen. Detta har medfört att rekreationsområden med låg bullernivå är en knapp naturresurs. Det är viktigt att bättre än hittills hushålla med de naturkvaliteter som är förknippade med tystnad och stillhet. En mer hållbar utveckling i våra fjällområden ställer ökade krav på åtgärder för att begränsa olika typer av störningar och konflikter i dessa.

Miljövårdsberedningen anser att störningar och buller från motortrafiken i väglösa fjällområden, framför allt från snöskotrar och luftfarkoster, håller på att bli ett allt större hot mot riksintressen för naturvård och friluftsliv. Samtidigt behövs såväl snöskotrar som flyg som transportmedel. Snöskoteråkningen är viktig för framför allt lokalbefolkningens näringar och rekreation. Därutöver är användningen av terrängfordon nödvändig för rennäringen och för tillsyn, sjuktransporter, fjällräddningen och Försvarsmaktens verksamheter.

Fjällområdena skyddas genom bestämmelserna i lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. (naturresurslagen). Fjällen är av riksintresse med hänsyn till områdenas natur- och kulturvärden samt för friluftslivet. Vidare ges i bestämmelserna bl.a. skydd för mark- och vattenområden som är opåverkade eller ekologiskt känsliga. För de s.k. obrutna fjällområdena finns dessutom ett starkare skydd. Bl.a. får det inom dessa områden endast vidtas åtgärder som kan ske utan att områdenas karaktär påverkas.

Förutsättningarna för terrängkörning med motordrivna fordon i fjällen har ändrats påtagligt sedan regeringen på 1970-talet beslutade om nuvarande 12 skoterförbudsområden.

Användningen av motoriserade färdmedel i fjällen, främst terrängskotrar, har ökat markant under de senaste decennierna. Dessa har mer än femfaldigats på 20 år. Från att i början främst nyttjats för yrkestrafik har terrängskotern huvudsakligen kommit att användas för rekreation.

Syftet med den ursprungliga regleringen kan inte tillgodoses fullt ut med den omfattande skotertrafik som nu förekommer. Regelverket rörande terrängkörning är inte heller anpassat till en omfattande skotertrafik. Enligt Miljövårdsberedningen förekommer det omfattande skotertrafik i vissa delar av de nuvarande skoterförbudsområdena. I flera förbudsområden har länssty-

relserna medgett undantag från förbuden för skoterleder. Enligt beredningen har det anlagts ca 200 mil skoterleder i områdena.

De nuvarande områdena med förbud mot terrängkörning bör i fortsättningen kallas regleringsområden.

I skrivelsen (skr. 1993/94:175) våren 1994 om åtgärder mot buller i fjällområden och skärgårdar m.m. redovisades olika bullerbegränsande åtgärder i värdefulla natur- och rekreationsområden bl.a. uppdrag om utökad skydd motbuller från snöskotrarm.m. i vissa fjällområden.

Regeringen uppdrog därefter åt länsstyrelserna i Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län att, med utgångspunkt i utredningens förslag se över och precisera avgränsningen av de områden som behöver stärkt skydd mot buller och att närmare överväga vilka regler som bör gälla i dessa områden. Länsstyrelsernas redovisning tillgodosåg endast i mycket begränsad utsträckning den i uppdraget uttalade ambitionen om ytterligare reglering av skotertrafiken.

Miljövärdberedningen har övervägt olika typer av regelsystem för snöskotertrafiken och därvid förordat en utökning av nuvarande förbudsområden. Enligt Miljövärdberedningen finns det för närvarande totalt ca 23 000 km<sup>2</sup> regleringsområden beslutade av regeringen enligt 1 § terrängkörningslagen. Beredningen föreslår en utökning med ca 3 000 km<sup>2</sup>. Beredningen föreslår dessutom att ca 3 000 km<sup>2</sup> av nya och befintliga regleringsområden ges ett starkare skydd mot buller genom att även yrkestrafiken begränsas.

Miljövärdberedningen anger olika typer av regleringsområden, nämligen orörda områden med mycket starka begränsningar för motoriserade färdmedel, ostörda områden med relativt starka begränsningar för skotertrafik och med endast få eller inga skoterleder samt kanaliseringsområden som har omväxlande tysta partier och mer bullriga stråk samt som kan ha gott om skoterleder.

Regeringen anser, i likhet med Miljövärdberedningen och många remissinstanser, att skyddet mot terrängtrafik i vissa fjällområden behöver förstärkas och att ytterligare regleringsområden behöver beslutas. Regeringen avser också att meddela särskilda föreskrifter, t.ex. för viss yrkestrafik, i vissa områden med särskilda natur- och miljökväligheter och med stora krav på ostördhet. Invändningar mot en utökning av antalet regleringsområden har framförts av länsstyrelser, kommuner samt Snofed och skoterklubbar. Regeringen kommer därför att samråda med berörda länsstyrelser och kommuner innan beslut fattas om avgränsning eller särskilda föreskrifter. För områden där utredningsarbete pågår beträffande terrängkörningen anser regeringen att en fortsatt lokal/regional process kan komma att övervägas. Vissa nationalparksbestämmelser kan behöva ses över.

När nya bestämmelser för terrängkörning införs behöver berörda länsstyrelser se över bestämmelserna för nuvarande regleringsområden.

Regeringen anser att beredningens redovisade mål för enskilda områden bör komma till uttryck i de särskilda föreskrifter som regeringen efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner kommer att föreskriva för vissa områden.

I andra fjällområden kommer det att behövas regionala och lokala insatser för att begränsa störningarna från skotertrafiken. Det kan gälla ökad kanalisering av skotertrafiken samt inrättande av regionala och lokala regleringsområden. Denna fråga behandlas i avsnitt 6.5.

Det ankommer på länsstyrelserna att tillgodose natur- och friluftsvärderna i befintliga och tillkommande naturreservat vid sin hantering av terrängkörningen i reservatsföreskrifter, vid dispensgivning och dragning av leder. Ett motsvarande ansvar åligger på Naturvårdsverket vad gäller nationalparker.

En kommande uppföljning och utvärdering av den skärpta regleringen av skotertrafiken behandlas under avsnitt 6.13.

## 6.4 Skärpt reglering i vissa områden

**Regeringens förslag:** Inom de delar av fjällområdet för vilka regeringen beslutar om förbud mot körning i terräng med motordrivet fordon får regeringen föreskriva att det krävs synnerliga skäl för att medge undantag från förbudet.

**Regeringens bedömning:** Begränsningar för viss yrkestrafik i regleringsområden bör kunna införas.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag och bedömning.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser ger stöd åt föreslagen skärpt reglering i vissa områden, bl.a. *Kammarrätten i Sundsvall*, *Boverket*, *Sveriges lantbruksuniversitet*, *Åre kommun*, *Kungl. Vetenskapsakademien* och *Friluftsförbundet*. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser att föreslagna begränsningar av möjligheterna att köra i terrängen med motorfordon genom skärpta restriktioner i vissa områden i princip är bra. Synnerliga skäl för undantag bör dock begränsas till områden med särskilda föreskrifter. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* anser att beredningen föreslagit alltför långtgående begränsningar. Övriga länsstyrelser framför i huvudsak invändningar rörande enskilda områden. Flera kommuner, bl.a. *Arjeplogs*, *Arvidsjaur* och *Storumans kommuner*, är kritiska mot ytterligare regleringar. Även *Svenska jägareförbundet*, *skoterorganisationer* och *skoterklubbar* är kritiska. *Kommunförbundet* anser att kommunernas åsikter och kommunala översiktsplaner skall vara vägledande för regeringsbeslut om regleringsområden. Även *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser att närmare utformning av regler för områdena måste ske med lokalt och regionalt inflytande.

*Naturvårdsverket*, *Sametinget*, *Länsstyrelsen i Gävleborgs län*, *Naturskyddsföreningen* och *Svenska världsnaturfonden* förordar att regleringen av terrängtrafiken bör skärpas ytterligare.

I fråga om föreslagna begränsningar för yrkestrafiken anser *Försvarmakten* att föreslagna generella förbud i vissa områden inte bör innefatta militär verksamhet. *Rikspolisstyrelsen* förutsätter att personal för räddningstjänst tillförsäkras oinskränkt rätt att vistas i regleringsområdena. *Kungl.*

*Vetenskapsakademien* förutsätter dispens för vetenskaplig forskning. *Naturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet* anför liknande synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Regeringen kan med stöd av 1 § andra stycket terrängkörningslagen förbjuda all terrängkörning inom delar av fjällområdet. Länsstyrelserna får med stöd av terrängkörningsförordningen medge undantag från förbudet. Denna undantagsmöjlighet avser såväl enskilda fall som undantag för fast anordnade leder.

De fjällområden som inrättats med stöd av denna bestämmelse har allmänt betecknats som skoterförbudsområden. Inom områdena har det i regel funnits möjlighet att i begränsad omfattning köra skoter. Därför bör dessa, som tidigare nämnts, kallas regleringsområden.

Regeringens beslut att inrätta ett regleringsområde innebär endast en geografisk avgränsning av området. Kvaliteten i fråga om tystnad och ostördhet inom området bestäms av i vilken utsträckning länsstyrelserna beviljar enskilda dispenser och undantag för skoterleder för terrängtrafik.

Systemet bygger på att en restriktiv hållning intas när det gäller dispenser för att syftet med regleringsområdena skall uppfyllas och berörda riksintressen enligt naturresurslagen tillgodoses. Nuvarande praxis har enligt regeringens mening getts en alltför generös inriktning. Den innebär att det i regleringsområdena inte har kunnat upprätthållas den kvalitet i fråga om tystnad och ostördhet som varit avsikten.

Regeringen anser i likhet med Miljöårsberedningen att det i vissa regleringsområden av utpräglad vildmarkskaraktär bör kunna ställas särskilt höga krav på bullerfrihet. För att nå det önskade målet för ostördhet i de delar av fjällområdet som avses bör därför kraven för dispenser kunna ställas högre än vad som nu är fallet. En sådan skärpning kan uppnås genom att 2 § terrängkörningslagen (1975:1313) ändras så att regeringen får föreskriva att kravet för undantag från förbud eller föreskrifter höjs från nuvarande särskilda skäl till synnerliga skäl. En sådan skärpning kommer att leda till motsvarande författningsförändringar i tillämpningsförfordningen. En skärpning kan även komma att beröra de verksamheter som i dag har generella undantag från förbuden. Skärpningen innebär inte att möjligheterna för Försvarsmakten att utbilda och öva krigsförband, liksom att utbilda och öva för medverkan i t.ex. räddningstjänst, skall påtagligt förändras.

Samtidigt finns det behov att ha möjlighet att besluta om vissa undantag från förbudet. Handläggningen av dessa frågor bör ske av en myndighet med lokalkännedom. Länsstyrelsen har denna kännedom. Beslutsrätten för dispenser bör därför ligga kvar på länsstyrelserna.

För dessa regleringsområden med särskilt unika bevarandevärden bör starka begränsningar införas även vad gäller yrkestrafik. Det gäller nu undantagen terrängkörning enligt 4, 6 och 7 §§ i terrängkörningsförfordningen. Bestämmelserna omfattar användning av terrängfordon i samband med arbeten för gas- och kraftledningar, vatten eller avloppsledning samt radio- och teleanläggning, hämtning av fällda djur och vid arbete inom vilthägn i direkt samband med djuruppfödning samt användning vid projektering, byggande och underhåll av väg samt vid skötsel- och anläggningsarbeten inom park-,

idrotts- och friluftsområden. Sådan yrkestrafik med terrängskoter bör inte vara generellt undantagen utan bör endast få förekomma efter särskild dispens i enskilt fall. Terrängkörningsförordningen bör ändras för att tillgodose detta syfte.

## 6.5 Kommunerna får inrätta regleringsområden

**Regeringens bedömning:** Kommuner bör ges möjlighet att inrätta regleringsområden för terrängkörning.

**Miljövarsberedningens förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Bl.a. *Länstyrelsen i Norrbottens län* tillstyrker. Många kommuner och skoterklubbar anser att inrättandet av eventuella regleringsområden bör vara en kommunal angelägenhet. Några kommuner, bl.a. *Gällivare kommun* och *Krokoms kommun*, framhåller problemen med skoterkörning i tätorter.

**Skälen för regeringens bedömning:** Fjällen är bl.a. viktiga för närrekreation och dagsturturism. Konflikterna mellan olika intressen kan vara betydande även i sådana områden. Regleringar av skotertrafiken är ofta en förutsättning för att områdena skall behålla sina värden för rekreation och turism. Kommunerna har ett stort ansvar för att tillgodose behovet av bullerfria områden.

Det är viktigt med ett ökat lokalt ansvarstagande för skotertrafiken. Lokala insatser är nödvändiga för områden med konflikter när det gäller skotertrafik, exempelvis kring anläggningar för turism och närområden till tätorter med många snöskotrar. För att begränsa störningarna från terrängskotrar och i ökad utsträckning kanalisera skotertrafiken bör kommunerna ges möjligheter att inrätta regleringsområden på motsvarande sätt som länsstyrelsen har haft. En ändring som tillgodoser detta syfte bör införas i 5 § terrängkörningsförordningen (1978:594). I avsnitt 6.10.2 föreslås också att medel anvisas för bidrag till anläggande av skoterleder m.m. i syfte att kanalisera skotertrafiken och därmed begränsa störningar och konflikter.

Kommunerna har därutöver sedan tidigare haft möjlighet att reglera skotertrafiken genom att avsätta kommunala naturreservat och genom lokala trafikföreskrifter.

Kommunerna kan aktivt bidra till en mer hållbar utveckling när det gäller skotertrafiken inte bara i fjällområdet utan även i inlandet.

Boverket har haft regeringens uppdrag att utarbeta råd och exempel för bullerfrågornas behandling i den kommunala översiktsplaneringen i syfte att minska bullret i natur- och rekreationsområden. Uppdraget kommer att redovisas i Boken om översiktsplan, del 3 (Boverket 1996).

**Regeringens bedömning:** Bestämmelser om hänsyn till naturmiljön finns i terrängtrafikkungörelsen. Dessa bestämmelser bör inte föras över till terrängkörningslagen.

De bestämmelser som finns i jaktlagen om förbud mot att ofreda eller förfölja viltet är tillräckliga. Det behövs alltså inte någon ytterligare reglering i detta hänseende.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Terrängkörningslagens regler skall kompletteras med regler om hänsyn till naturmiljön och andra allmänna intressen. Dessutom har beredningen föreslagit att terrängkörningskungörelsen kompletteras med en bestämmelse om att det är förbjudet att med snöskoter följa spår av djur.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser, bl.a. *Naturvårdsverket* och *vissa länsstyrelser*, tillstyrker förslaget att regler om hänsyn till naturmiljön och andra allmänna intressen förs in i terrängkörningslagen. *Riksantikvarieämbetet* vill införa även hänsyn till kulturmiljön i lagen. *Kammarrätten i Sundsvall*, som avstyrker förslaget, och *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* anser att en komplettering av lagen är onödig med hänsyn till bestämmelserna i terrängtrafikkungörelsen.

*Kammarrätten* och *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* tillstyrker att det införs en bestämmelse i terrängtrafikkungörelsen med förbud om att med snöskoter följa spår av djur. *Kammarrätten* anser dock att förslaget först bör övervägas ytterligare. *Naturvårdsverket* föreslår att jaktlagen i stället förtydligas. *Sametinget* förutsätter att förslaget inte avser spår efter renar.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt 36 § terrängtrafikkungörelsen skall den som färdas i terräng anpassa färdväg, hastighet och färd sätt i övrigt så att människor och djur inte störs i onödan och att skador på annans mark och växtlighet undviks. Miljövårdsberedningen anser att denna regel i stället bör tas in i terrängkörningslagen.

Terrängkörningslagen är att betrakta som en förbudslag. Terrängtrafikkungörelsen innehåller regler om terrängfordon, utrustning och om de särskilda trafikregler som närmare gäller vid färd med motordrivet fordon i terräng. Till trafikreglerna hör naturligt också grundläggande aktsamhetsregler.

Som tidigare har redovisats är de regler som ger möjlighet att med motorfordon färdas i terräng inte samlade i en författning. När det gäller hänsynen till naturen finns förutom bestämmelsen i terrängtrafikkungörelsen bestämmelser också i naturvårdslagen. Inte heller dessa regler är tillräckliga för att avgöra vad som gäller vid körning i terräng. Körning med terrängskoter i naturen kan inte heller ske under åberopande av allemansrätten.

Eftersom regelsystemet är omfattande är det angeläget att alla de regler som gäller för terrängkörning alltid beaktas vid sådan körning. Den av Miljövårdsberedningen föreslagna ändringen, som för övrigt inte utgör en ändring i sak, bör inte genomföras. Om bestämmelsen skulle föras in i terrängkörningslagen

skulle detta kunna bidra till intrycket av att den lagen uttömmande reglerar vad som gäller vid färd med motordrivet fordon i terrängen.

Miljövårdsberedningen har även föreslagit att terrängtrafikkungörelsen kompletteras med en bestämmelse om förbud mot att med snöskoter följa spår av djur. Beredningen har som motiv för förslaget framfört att förbudet i jaktlagen att spåra vilt med snöskoter gäller om syftet är jakt och att detta förhållande medför tillämpningsproblem. I 5 § andra stycket jaktlagen finns emellertid ett förbud mot att ofreda eller förfölja viltet. Detta förbud är, till skillnad från bestämmelsen i 31 § jaktlagen generellt och tar inte sikte på jakt. Bestämmelsen gäller således även vid spårning av djur med t.ex. snöskoter. Den som med uppsåt eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelsen döms till böter. Ännu en föreskrift på detta område gör inte lagstiftningen mer ändamålsenlig. Tvärtom skapas enligt regeringens mening onödiga konkurrensproblem vid tillämpningen. Förslaget bör därför inte genomföras.

## 6.7 Skotertrafik på jordbruks- och skogsmark

**Regeringens förslag:** Ett allmänt förbud införs i terrängkörningslagen mot körning med motordrivet fordon på jordbruksmark om det sker för annat ändamål än för jord- eller skogsbrukets behov. Förbudet gäller dock inte om det är uppenbart att körning kan ske utan risk för skada på marken.

**Regeringens bedömning:** Reglerna för terrängkörning i skogsmark bör förtydligas och anpassas till nya skogsbruksmetoder vad gäller begreppet ung- och plantskog.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag vad gäller reglering av terrängkörning på jordbruksmark. Miljövårdsberedningen har dock föreslagit att körning skall få ske med markägarens tillstånd.

Ett allmänt förbud föreslås mot körning på snötäckt skogsmark med plant- och ungskog om inte uppenbar risk för skada på skogen föreligger eller utan tillstånd av markägaren.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser, bl.a. *Kammarrätten i Sundsvall*, *Naturvårdsverket*, *Länsstyrelserna i Kopparbergs och Norrbottens län*, *vissa kommuner* och *Kommunförbundet*, tillstyrker förslaget om förbud mot terrängkörning på jordbruksmark. *Hovrätten i Övre Norrland* och *Vägverket* anser att oklarhet föreligger beträffande markägarens tillstånd. Även *Jordbruksverket*, som tillstyrker i princip, anser också att definitionen är oklar. *Sametinget och Samernas riksförbund*, som tillstyrker, anser att renskötseln skall undantas. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* anser att förslaget kan utgå eftersom frågan redan är reglerad. *Sveriges lantbruksuniversitet*, *vissa kommuner* och *Snofed* avstyrker.

Flera remissinstanser, bl.a. *Naturvårdsverket*, *Länsstyrelserna i Kopparbergs och Norrbottens län*, *vissa kommuner* och *Kommunförbundet*



tillstyrker förslaget om ändrade bestämmelser gällande förbudet mot terrängkörning i plant- och ungskog. Flertalet remissinstanser som har yttrat sig över förslaget framhåller dock att författningsförslaget behöver förtydligas. *Hovrätten i Övre Norrland* och *Lantbrukarnas riksförbund* anser att oklarhet föreligger vad gäller markägarens tillstånd. *Skogsstyrelsen*, som tillstyrker, anser att definitionen av plant- och ungskog är oklar eftersom terrängkörningsförordningens bestämmelser inte täcker nya föryngringsmetoder i skogen. Även *Skogsägarnas riksförbund* anser att förordningen bör förtydligas med hänsyn till ändrade skötselmetoder. *Sametinget* och *Samernas riksförbund*, som tillstyrker, anser att renskötseln skall undantas. *Fastighetsverket*, som tillstyrker, motsätter sig restriktioner som kan beröra skogsbrukets nyttotrafik. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* anser att förslaget kan utgå eftersom frågan redan är reglerad. *Kammarrätten i Sundsvall*, *Sveriges lantbruksuniversitet* och *Snofed* avstyrker. Kammarrätten anser att begränsningarna redan nu kan göras med stöd av gällande bestämmelser.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Vid upprepad körning med terrängskoter på snötäckt jordbruksmark finns det risk för att snön packas hårdare till följd av fordonens tyngd än vad som eljest sker. Detta blir särskilt påtagligt när skoterleder dras över jordbruksmark. Den ökande trafik som blir följd av en sådan kanalisering ökar dessutom risken för skador. Den öppna brukade marken är lättillgänglig för snöskoteråkande. Snöpackning till följd av skotertrafik kan medföra senare snömältning och tjällossning av markunderlaget än vad som annars skulle vara fallet. Gröda eller annan vegetation kan ta skada av detta. Växtodlingssäsongen och brukandet av marken kan komma att påverkas negativt. Det finns även risk för att täckdikningssystemen kan ta skada av det ökade marktrycket.

I betänkandet har inte lämnats någon definition av begreppet jordbruksmark. För att ett förbud mot att köra på jordbruksmark skall kunna genomföras fordras att det finns tillräckliga möjligheter att bedöma vad som är sådan mark. Med jordbruksmark menas, enligt 1 § lagen (1979:425) om skötsel av jordbruksmark, sådan åker- och betesmark som ingår i fastighet som är taxerad som jordbruksfastighet. I svensk standard för ägoklassificering av mark för jordbruk och skogsbruk (SCB Meddelanden i samordningsfrågor 1981:4) definieras åkermark som mark som används eller lämpligen kan användas till växtodling eller bete och som är lämplig att plöjas. Som betesmark definieras mark som används eller lämpligen kan användas till bete och som inte är lämplig att plöjas. Begreppet jordbruksmark bör inte ges någon annan innebörd i detta sammanhang. Även om begreppet jordbruksmark får anses vara tillräckligt klart kan gränserna för jordbruksmark vara svåra att uppfatta. Emellertid gäller vid all vistelse i naturen och vid färd med fordon i terrängen i synnerhet att det finns krav på att iaktta försiktighet. En regel av innebörden att det är förbjudet att köra på snötäckt jordbruksmark, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på jordbruksmarken betonar ytterligare de försiktighetskrav som redan gäller vid all motoriserad färd i terrängen och stärker därigenom skyddet för näringens mark. Förbudet är motiverat främst av hänsyn till näringen.

Ett längre gående förbud än det nu föreslagna, vilket kan ses som en tydligt markerad försiktighetsregel, skulle innebära ett generellt förbud för skotertrafik på jordbruksmark. Regeringen anser att konsekvenserna av införandet av ett sådant förbud blir alltför omfattande.

Erforderliga undantag för försvarets verksamhet kan göras med stöd av terrängkörningsförordningen.

Regeringen gör bedömningen att terrängkörningslagen enbart skall innehålla offentlighetsregler och inte regler av civilrättslig karaktär. Det innebär att regler om medgivande från markägaren inte bör tas med i lagen vare sig för körning på jordbruksmark eller skogsmark. Som tidigare har redovisats skyddar bestämmelserna i lagen främst allmänna intressen. Överträdelser i förhållande till enskilda intressen regleras främst på annat sätt. Det intresse som i första hand gör sig gällande för den enskilde är ersättning för skador. I de fall markägaren har medgett körningen kan som tidigare redovisats i avsnitt 6.2 överträdelse av terrängkörningslagens bestämmelser påverka bedömningen om skadeståndsgrundande vållande har förekommit.

De undantag från förbudet mot terrängkörning som behövs vid anordnandet av fasta leder för terrängskotrar kan beslutas med stöd av bestämmelserna i i terrängkörningsförordningen både när det gäller jordbruksmark och skogsmark. Anordnandet av sådana leder torde dessutom kräva medgivande från markägaren.

Riksdagens beslut år 1993 om en ny skogspolitik innebär bl.a. att förnyingsmetoderna numera kan vara mera varierade och mindre enhetliga än tidigare. Flera remissinstanser har framhållit att med dagens mera varierade skogsbruk har det blivit avsevärt svårare att bedöma om det uppstår skada på skogsförnyringen eller inte vid snöskoterkörning. Nu gällande undantag från förbudet mot körning med snöskoter på skogsmark med plant- och ungskog inträder om det är uppenbart att det inte finns någon risk för skada. Regeringen anser mot den bakgrunden att terrängkörningsförordningen bör ändras så att det klart framgår när förbudet gäller. Förordningstexten bör utformas så att det klart framgår att körning i terräng med motordrivet fordon för annat ändamål än jordbruk och skogsbruk är förbjuden på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog vars medelhöjd över snötäcket är lägre än 2 meter. Avsikten är att i förordningen närmare precisera hur plant- och ungskogens medelhöjd skall uppskattas. Av vad som tidigare anförts framgår att markägarens medgivande förutsätts för viss terrängkörning. Liksom hittills skall förbudet inte gälla viss typ av näringsverksamhet eller tjänst, t.ex. räddningstjänst eller skogsbruk.

## 6.8 Terrängkörning på enskild väg

**Regeringens bedömning:** Det bör förtydligas att trafik med motordrivet fordon på enskild väg är förbjuden om inte vägens ägare har gett tillstånd till denna trafik

**Miljövårdsberedningens bedömning:** Snöskotertrafik på enskild väg är förbjuden redan med gällande lagstiftning

**Remissinstanserna:** Miljövårdsberedningens syn om att regler inte behöver införas i terrängkörningslagen, eftersom frågan redan är reglerad, delas av bl.a. *Kammarrätten i Sundsvall*, *Naturvårdsverket*, *Länsstyrelsen i Väster-norrlands län* och *Snofed. Skogsägarnas riksförbund* anser att det är motiverat att införa regler om skoterkörning på skogsbilvägar i terrängkörningslagen. Även *Lantbrukarnas riksförbund* anser att detta bör framgå av lagen. *Naturvårdsverket* anser att ett generellt förbud bör införas i vägtrafiklagstiftningen. *Sveriges lantbruksuniversitet*, som avstyrker, anser att förslaget inte är tillräckligt väl analyserat.

**Skälen för regeringens bedömning:** I betänkandet *Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark* (SOU 1994:16) föreslogs att det i terrängkörningslagen skall införas ett förbud mot skotertrafik på snötäckt enskild väg om inte väghållaren gett sitt tillstånd. Miljövårdsberedningen gör den bedömningen att sådan trafik är förbjuden redan med gällande lagstiftning och att någon reglering inte behöver ske i terrängkörningslagen.

Trafik med snöskoter på snötäckt, oplogad skogsväg kan leda till så omfattande tjäle i väggroppen att angelägna virkestransporter försenas eller omöjliggörs i samband med tjällossningen. Som Miljövårdsberedningen och *Naturvårdsverket* påpekar står det emellertid inte var och en fritt att färdas med motordrivna fordon på enskilda vägar. Detta gäller oavsett om vägen är snötäckt eller inte. Enligt 151 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) ankommer det sålunda på vägens ägare att avgöra om trafik med motordrivna fordon eller visst slag av sådana fordon får äga rum.

Att frågan över huvud taget har aktualiserats tyder på att bestämmelsen är otydlig och kanske även mindre känd. Regeringen har mot den bakgrunden för avsikt att i förtydligande syfte ändra bestämmelsen så att det klart framgår att trafik med motordrivna fordon på enskild väg är förbjuden om inte vägens ägare har gett tillstånd till denna trafik.

## 6.9 Hastighetsbegränsning för terrängskotrar

**Regeringens bedömning:** En generell hastighetsbegränsning på 50 km/tim för terrängskotrar bör införas.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Remissutfallet är starkt splittrat. Flera remissinstanser tillstyrker en begränsning till 50 km/tim bl.a. *Kammarrätten i Sundsvall*, *Väg- och trafikinstitutet*, *Sametinget*, *Naturvårdsverket*, flera länsstyrelser bl.a. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län*, samt några kommuner. Vissa instanser förordar en begränsning till 70 km/tim, bl.a. *Rikspolisstyrelsen*, som dock inte har någon erinran mot 50 km/tim, *Länsstyrelsen i Norrbottens län* samt flera kommuner. Många remissinstanser påtalar svårig-

heterna med övervakning. *Vägverket* anser att effekterna blir små av en hastighetsbegränsning.

Flera remissinstanser avstyrker en generell hastighetsbegränsning, bl.a. *Länsstyrelsen i Jämtlands län*, *Kommunförbundet*, *vissa kommuner* samt *skoterorganisationer* och *skoterklubbar*. Svårigheterna med övervakning anför bl.a. som motiv. Skoterorganisationerna vill i stället ha lokala hastighetsbegränsningar.

**Skälen för regeringens bedömning:** Redan år 1975 lämnades i rapporten *Motortrafik i terräng* förslag om en generell hastighetsbegränsning, framför allt för att minska bulleravgivningen. Den tekniska utvecklingen av snöskotrarna har medfört att dessa, under gynnsamma betingelser när det gäller underlaget, kan nå en betydande hastighet, långt över 100 km/tim. Tidigare fanns en frivillig överenskommelse mellan Kommunikationsdepartementet och Svenska Snöskoterleverantörernas Branschorganisation om att begränsa snöskotrarnas effekt genom att inte importera starkare maskiner än 50 hk. Detta hade en återhållande verkan också på hastigheten. Körstil och hastighet påverkades också av reklam som betonade utflykter och familjeanvändning i stället för snöskotrarnas styrka och fart. Överenskommelsen träffades år 1981 men frångicks definitivt år 1992, då allt fler starka maskiner började importeras. Dagens marknadsföring betonar mer skotrarnas effekt och fart.

Regeringen anser att det av säkerhets- och miljöskäl, främst för att begränsa bullerstörningarna, samt för att begränsa konflikterna gentemot övrigt friluftsliv är befogat att införa en generell hastighetsgräns för terrängskotrar, i synnerhet som det inte finns någon frivillig effektbegränsning av snöskotrar. Såväl buller som utsläpp av föroreningar har samband med hastigheten. De säkerhetsmässiga aspekterna gäller såväl förare och passagerare som annan friluftsverksamhet. Vid normal användning av terrängskoter i terräng är det knappast möjligt och inte heller nödvändigt att i de flesta fall framföra normala skotrar med högre hastighet än 50 km/tim. Bestämmelser om en sådan hastighetsbegränsning bör införas i terrängtrafikkungörelsen (1972:594). Därutöver har kommunen möjlighet att införa lokala regler om lägre hastighet i tätbebyggt område och länsstyrelsen inom regleringsområden och områden som skyddas enligt naturvårdslagen (1969:822). Naturvårdsverket kan dessutom reglera hastigheten i nationalparker.

**6.10.1 Medel för anläggande av skoterleder m.m.**

**Regeringens bedömning:** För att åstadkomma en bättre kanalisering av skotertrafiken och därmed påtagliga miljöförbättringar kommer regeringen att föreslå att medel anvisas för en treårsperiod som bidrag till anläggande av skoterleder och andra anläggningar för skotertrafik samt för informationsinsatser. Bidrag bör kunna lämnas med högst 50 % av kostnaderna. Regeringen återkommer till riksdagen i denna fråga i budgetpropositionen hösten 1996.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Nästan samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget. *Kommunförbundet* och *flera kommuner* anser att staten även bör svara för kostnaderna för underhållet. *Arvidsjaur och Kiruna kommun* anser att bidrag bör utgå för hela kostnaden. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* anser att bidraget bör förenas med åtagande från sökanden att svara för underhållet. *Riksrevisionsverket, Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västernorrlands län* är kritiska. Riksrevisionsverket framhåller att kostnaden för förslaget inte har klarlagts. Naturvårdsverket, som förordar en årlig skoteravgift, är positivt till bidrag endast i det fall terrängkörningen enbart tillåts på skoterleder. Verket är dock berett att åta sig fördelningen av medel.

**Skälen för regeringens bedömning:** Regeringen anser att det är angeläget att kanalisera skotertrafiken för att minska bullerstörningar och konflikter med andra intressen, t.ex. friluftsliv. Även kring turistanläggningar och i anslutning till tätorter i Norrland finns det ibland skäl att separera skotertrafiken. Även andra förslag till åtgärder, t.ex. kommunala regleringsområden, syftar till att styra skotertrafiken till särskilda leder i större omfattning än för närvarande. Detta kräver en utbyggnad av skoterledsnätet och därmed ökade resurser.

Regeringen avser därför att i budgetpropositionen 1996 föreslå att medel anvisas för en treårsperiod som bidrag till kostnaderna till uppbyggnad av skoterleder och andra anläggningar för skotertrafiken, t.ex. terminaler, samt för information. Bidrag bör kunna lämnas med högst 50 % av kostnaderna.

Regeringen avser att lämna ett uppdrag till berörda länsstyrelser om att från kommunerna begära in ett underlag för prioritering av de medel som kommer att tillföras respektive län för att anlägga skoterleder m.m.

Statsbidrag bör i första hand ges för skoterleder och andra anläggningar för skotertrafik som har angetts i den kommunala planeringen eller som efter samråd med kommun prioriterats av länsstyrelsen. Självfallet bör lederna ha varit föremål för en samrådsprocess med markägare. Sådana skoterleder skall prioriteras som ingår i områden där terrängkörning regleras till skoterleder eller som syftar till att lösa konflikter mellan olika intressen. I samband med

utbyggnad av skoterleder eller inrättande av regleringsområden kan också särskilda informationsinsatser komma att behövas.

Staten bör svara för kostnaderna för utbyggnad av de skoterleder som inrättas inom de av regeringen beslutade regleringsområdena. För övriga skoterleder m.m. är det viktigt att de som i första hand utnyttjar lednätet tar ett kostnadsansvar för såväl anläggande som underhåll av skoterleder. Skoterklubbarna utför för närvarande ett betydelsefullt frivilligt arbete med skoterleder. Byggande och underhåll av skoterleder ger också vissa sysselsättnings-effekter. Bl.a. i Norrbottens län har skoterleder anlagts med ALU-medel.

### 6.10.2 Samråd enligt naturvårdslagen för fast anordnande av skoterleder

**Regeringens bedömning:** Anmälningsskyldighet för samråd med länsstyrelsen bör införas för anläggande av fast led för körning med terrängskoter.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Beredningen har förslagit att regeringen skall införa ett obligatoriskt samråd för fast anordnande av skoterleder utanför detaljplanelagt område och att samrådet skall kunna delegeras till kommun när det inte gäller statens mark.

**Remissinstanserna:** Flertalet tillstyrker samråd med länsstyrelsen. *Kammarrätten i Sundsvall* anser att frågan bör regleras genom en särskild bestämmelse i naturvårdslagen. *Kammarrätten* är också positiv till att i vissa områden delegera samrådet till kommunen. Flera kommuner, bl.a. *Härjedalens, Krokoms, Gällivare och Storums kommuner*, anser att samrådet i stället bör ske med kommunen. Även *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser att det bör övervägas att utanför statens mark lägga samrådet direkt på kommunen. *Boverket* vill ha klarlagt om delegationen skall vara av generell karaktär. *Lantbrukarnas riksförbund* framhåller att det alltid krävs överenskommelse med markägare eller nyttjanderättshavare för att anlägga fasta leder.

**Skälen för regeringens bedömning:** Regeringen anser att en viktig åtgärd för att begränsa bullerstörningarna från snöskotrar i fjällen är att i ökad utsträckning kanalisera skotertrafiken till särskilda skoterleder. Det finns i dag ett stort antal skoterleder och ett stort intresse för att anlägga ytterligare sådana. Skoterleder påverkar naturmiljön och kan medföra påtagliga förändringar i fråga om tystnad och ostördhet.

Kommunerna har det primära ansvaret för planeringen av marken, vattnet och den lokala miljön. Den kommunala planeringen enligt plan- och bygglagen (1987:10) har sådana förfaranderegler som gör den lämplig att använda för att få till stånd den dialog som eftersträvas. Enligt regeringens mening kan det vara lämpligt att behandla skoterleder i den kommunala översiktsplaneringen. Någon formell anknytning till plan- och bygglagen anser regeringen dock inte erforderlig.

För att ytterst garantera att de allmänna intressena beaktas föreslår Miljö-  
vårdsberedningen att det bör införas en särskild samrådsskyldighet vid an-  
läggande av fasta snöskoterleder. Med hänsyn till att det här handlar om  
frågor som till stor del påverkar naturmiljön bör en sådan skyldighet regleras  
med stöd av naturvårdslagen (1964:822).

Enligt 20 § första stycket, första meningen naturvårdslagen skall samråd  
med länsstyrelsen ske innan arbetsföretag som kan komma att väsentligt ändra  
naturmiljön utförs. Enligt paragrafens andra mening kan regeringen eller den  
myndighet regeringen bestämmer föreskriva att anmälan för samråd alltid  
skall göras i fråga om särskilda arbetsföretag. I 20 § andra stycket finns dess-  
utom möjligheter till ingripanden.

Regeringen avser att komplettera naturvårdsförordningen (1976:484) med  
bestämmelser om obligatorisk anmälan för samråd för fast anordnade leder  
för terrängskotrar. Regeringen gör mot bakgrund av detta bedömningen att  
det saknas anledning att i naturvårdslagen ta in särskilda bestämmelser om  
skoterleder. Markägarens medgivande fordras för anordnande av ifrågavarande  
fasta leder.

### 6.10.3 Samråd inför beslut om skoterleder i regleringsområden

**Regeringens bedömning:** Länsstyrelsen bör samråda med Natur-  
vårdsverket före beslut om undantag för skoterled i regleringsområde.  
Naturvårdsverket bör ges möjlighet att överklaga länsstyrelsens beslut  
till regeringen.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med  
regeringens bedömning. Beslut om undantag för skoterled i reglerings-  
områden bör fattas i samråd med Naturvårdsverket.

**Remissinstanserna:** Remissutfallet är splittrat. I första hand tillstyrker  
centrala myndigheter, bl.a. Kammarrätten i Sundsvall, Boverket och Natur-  
vårdsverket. Även Länsstyrelserna i Kopparbergs och Västernorrlands län,  
några kommuner, Lantbrukarnas riksförbund och Svenska turistföreningen  
tillstyrker. Kommunerna Dorotea och Storuman förutsätter att även kommu-  
nen skall ingå i samrådskretsen. Kritiska är Länsstyrelserna i Jämtlands och  
Norrbottens län, flertalet kommuner och skoterorganisationerna. Kommu-  
nerna, som uttalat kritik mot att samråda med Naturvårdsverket, anser att  
samrådet i stället bör ske med länsstyrelsen. Jokkmokks kommun förordar att  
samrådet i stället skall ske med skogsvårdsstyrelsen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Regeringen kan besluta att  
terrängkörning är förbjuden i områden i fjällen med stöd av 1 § andra stycket  
terrängkörningslagen. Länsstyrelsen får med stöd av 2 § terrängkörnings-  
lagen och 5 § terrängkörningsförordningen medge undantag från förbudet för  
individuella dispenser och för skoterleder. Naturvårdsverket får överklaga  
länsstyrelsens beslut till allmän förvaltningsdomstol.

Regeringens beslut om att inrätta ett regleringsområde innebär enbart en geografisk avgränsning. Kvaliteten i området bestäms bl.a. av vilka störningar som förekommer i området. Detta bestäms av i vad mån länsstyrelsen tillåter skoterleder och beviljar dispenser inom regleringsområdet. Systemet förutsätter att länsstyrelsen är restriktiv mot terrängkörning i regleringsområdena för att syftet med regleringen skall tillgodoses. Berörda länsstyrelser har emellertid i inte så liten utsträckning medgett undantag i regleringsområdena.

För att kunna garantera kvaliteten i tillkommande och befintliga regleringsområden avser regeringen att stärka det centrala myndighetsansvaret vad gäller beslut om skoterleder i regleringsområden.

Det bör därför finnas starka skäl för att medge undantag för terrängkörning i regleringsområdena i fjällen. I fortsättningen bör det, som framgår av avsnitt 6.4, kunna införas krav på synnerliga skäl för att medge sådana undantag.

Regeringen kommer att ändra terrängkörningsförordningen så att beslut om undantag för skoterleder i regleringsområden skall fattas efter samråd med Naturvårdsverket. Verket kommer samtidigt att få möjlighet att överklaga dessa beslut till regeringen.

#### 6.10.4 Fjällsäkerhet på skoterleder

**Regeringens bedömning:** Naturvårdsverket bör ges i uppdrag att i samverkan med Fjällsäkerhetsrådet klarlägga hur säkerheten skall tillgodoses på skoterleder som anläggs med statligt stöd utanför det statliga ledsystemet.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Få remissinstanser har kommenterat förslaget om säkerhet på leder. *Länsstyrelsen i Norrbottens län*, vissa kommuner och *Snofed* tillstyrker förslaget. Flera skoterklubbar anser att säkerheten kan skötas av fjällräddningen i samverkan med skoterklubbarna.

**Skälen för regeringens bedömning:** Det är viktigt att en god säkerhet kan upprätthållas på skoterleder oavsett vem som är huvudman för leden. I miljöer som fjällen med snabbt skiftande väderförhållanden ställs särskilda krav på säkerheten. Viktigt för säkerheten är att skoterleder har god kvalitet och att de underhålls kontinuerligt. Ansvar för säkerheten bör klarläggas. Det är naturligt att Naturvårdsverket i samverkan med Fjällsäkerhetsrådet får i uppdrag att klarlägga hur säkerheten skall tillgodoses på sådana skoterleder i fjällen som har annan huvudman än staten. Berörda kommuner och intresseorganisationer kommer att få delta i arbetet.



**Regeringens bedömning:** Det är angeläget att berörda länsstyrelser överväger behovet av att inrätta regleringsområden i känsliga skärgårdsområden. Kommunerna får möjlighet att inrätta sådana regleringsområden.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Naturvårdsverket* tillstyrker att länsstyrelserna inför liknande bestämmelser som i Norrbottens län. Även *Kammarrätten i Sundsvalls kommun* tillstyrker. *Länstyrelsen i Gävleborgs län* föreslår att även kan införas för andra liknande områden av riksintresse.

**Skälen för regeringens bedömning:** Skärgårdsområden kan vara väl så känsliga som fjällområden när det gäller störningar från t.ex. motordrivna fordon. De erfarenheter som vunnits av de begränsningar som Länsstyrelsen i Norrbottens län har infört i länets kust- och skärgårdsområden har varit positiva. Även andra berörda länsstyrelser bör närmare överväga de begränsningar av skotertrafiken som är motiverade från såväl allmänna naturvårds- och kulturmiljövårdssynpunkter som för att begränsa främst bullerstörningar i känsliga skärgårdsområden. Det bör ske i nära samarbete med kommunala myndigheter.

Genom ändrade bestämmelser i terrängkörningsförordningen föreslås i avsnitt 6.5 att även kommunerna skall få möjlighet att inrätta regleringsområden vad avser terrängkörning. Härigenom ökas det lokala ansvarstagandet att reglera körningen med terrängfordon. Kommunerna kan därmed inrätta regleringsområden i känsliga skärgårdsområden.

## 6.12 Skärpta bestämmelser för överträdelse av terrängkörningslagen

**Regeringens förslag:** Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i terrängkörningslagen eller förbud eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen döms till böter. Om gärningen är ringa skall inte dömas till ansvar.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Miljövårdsberedningen har dock inte föreslagit något undantag för ringa fall och har föreslagit att fängelse skall ingå i straffskalan. Beredningen har vidare föreslagit att naturvårdsvakternas befogenheter skall utvidgas till att även omfatta områden enligt 1 § första stycket terrängkörningslagen.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser tillstyrker, bl.a. *Hovrätten och Kammarrätten i Sundsvall, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Kopparbergs län* och *vissa kommuner*. Hovrätten anser att ringa gärningar bör vara straffria. Kammarrätten anser att det är angeläget att lagstiftaren klarlägger vilka rättigheter markägaren kan hävda. *Riksrevisionsverket* anser att inte bara påföljden påverkar efterlevnaden; risken för upptäckt är minimal. *Länsstyrelsen i Norrbottens län, Arvidsjaurs kommun och Snofed* tillstyrker straffskärpning men avvisar fängelse. *Kalix kommun* avstyrker.

**Skälen för regeringens förslag:** Påföljden för överträdelse av terrängkörningslagen (1973:1313) är enligt nuvarande bestämmelse i 4 § penningböter. Denna påföljd infördes år 1986 efter att tidigare ha utgjorts av dagsböter. Motivet för ändringen var att förenkla lagföringen vid vissa trafikförseelser som kunde anses vara av ordningskaraktär (jfr prop. 1986/87:34 om vissa delegeringsfrågor på vägtrafikens område).

Överträdelser av lagen har emellertid inte kommit att tillhöra de brott för vilka ordningsbot kan föreläggas, eftersom Riksåklagaren inte har utfärdat några bestämmelser på området (jfr. Riksåklagarens beslut om ordningsbot för vissa brott, SFS 1991:2047). Någon ändring i detta hänseende är heller inte förestående. Från Riksåklagaren har under hand inhämtats att överträdelser av terrängkörningslagen inte är av sådan frekvens, kanske beroende på övervakningsproblem, att det för närvarande finns fog för att föra upp brotten på listan om ordningsbot.

Syftet med ändringen kan således sägas ha förfallit. Det finns därför anledning att återgå till den tidigare gällande påföljden, böter. Återgången till böter medför även att sanktionen kommer att stå i bättre överensstämmelse med sanktionen för likartade brott enligt naturvårdslagen (1964:822). Liksom enligt nuvarande bestämmelse bör gärningar som är att bedöma som ringa undantas från det straffbara området.

Det finns för närvarande ca 20 naturvårdsvakter vilka huvudsakligen verkar i fjällvärlden. De personella resurserna är således mycket begränsade. Regeringen anser mot den bakgrunden att det inte är möjligt att utöka naturvårdsvakternas geografiska kompetensområde på det sätt som Miljöförberedningen har föreslagit. Det är heller inte lämpligt att utan närmare utredning utöka naturvårdsvakternas polisiära befogenhet.

### 6.13 Uppföljning och utvärdering av regleringen i fjällområdet

**Regeringens bedömning:** Berörda länsstyrelser bör ges i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket göra en årlig uppföljning av föreslagna reglering av terrängkörningen i fjällen, bl.a. i fråga om kommunernas arbete med regleringsområden. År 2001 bör en mer samlad utvärdering och redovisning ske avseende lokalt och regionalt arbete med regleringen av färdsele med fordon i terrängen.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Ett fåtal remissinstanser har kommenterat frågan. *Krokoms kommun* har uttalat sig positivt till förslaget. *Åre kommun* anser att tiden är för kort för kommunerna för att utföra erforderligt arbete innan utvärdering skall ske.

**Skälen för regeringens bedömning:** Ansvaret för att användningen av terränggående fordon inte leder till förslitning eller störningar för andra intressen kommer framdeles att åvila en större krets än tidigare. Det är viktigt att följa upp att de föreslagna förändringarna får avsedd effekt. Det är därför angeläget att det samlade arbetet om reglering av färdsele med terrängfordon utvärderas. Berörda länsstyrelser kommer att ges i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket göra en årlig uppföljning av utvecklingen på området, bl.a. när det gäller kommunernas arbete med regleringsområden.

Regeringen bedömer att en samlad redovisning och utvärdering bör ske efter ungefär fyra år. Om problemen då i allt väsentligt skulle kvarstå kan regeringen komma att överväga en mer skärpt reglering.

## 7 Miljökrav på terrängkotrar

**Regeringens bedömning:** En första nivå av obligatoriska avgaskrav bör införas för nya terrängkotrar från och med den 1 juli 1998. Regeringen avser att inom kort anmäla ett sådant förslag till EG-kommissionen och WTO-sekretariatet.

**Miljöklassutredningens förslag:** Ett system med tre miljöklasser föreslås införas för terrängkotrar.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser ställer sig positiva till att införa miljökrav på terrängkotrar. Till dessa hör *Statskontoret*, *Vägverket*, *Naturvårdsverket*, *Länsstyrelsen i Jämtlands län*, *Svenska kommunförbundet*, *Naturskyddsföreningen* och *Sametinget*. *Arbetarskyddsstyrelsen* konstaterar att en positiv effekt av förslagen om sänkta bulleremissioner är att de minskar risken för hörselskador och medför en förbättring av arbetsmiljön för dem som använder skotern yrkesmässigt. *Kommerskollegium* anser att förslaget inte är proportionerligt i förhållande till det angivna syftet. *Arjeplogs kommun*, *Grossistförbundet Svensk handel* och *Sveriges snöskoterägares riksorganisation (Snofed)* avstyrker förslaget. *AB Svensk Bilprovning (ASB)* anser att införandet av ett miljöklasssystem bör anstå till dess att bättre underlag föreligger beträffande gränsvärden och provmetoder. Många remissinstanser pekar på betydelsen av internationell harmonisering, i första hand på nordisk nivå och med USA och Kanada. Till dessa hör *Kammarrätten i Sundsvall*, *Kommerskollegium*, *Närings- och teknikutvecklingsverket*, *Länsstyrelsen i Västerbottens län*, *Arjeplogs*, *Arvidsjaur*, *Borlänge*, *Krokoms*, *Sorsele* och *Älvdalens kommuner*, *ASB*, *Nordiska snöskoterrådet*, *SIS-*

*Standardiseringen i Sverige och Snofed. Sveriges snöfordonsleverantörer ser positivt på ökad miljöanpassning av snöskotrar men förespråkar att förslaget skjuts på framtiden tills en harmonisering kan ske.*

**Skälen för regeringens bedömning:** Frihet från buller och avgaser är en viktig kvalitet i fjällområdena. Terrängskotrar är i detta sammanhang ett problem eftersom bullret kan vara betydande och avgasutsläppen kan ge upphov till lokalt höga halter av främst kolväten.

#### *Buller*

Många människor söker sig till fjäll, skärgårdar och skogslandet bl.a. för att de uppskattar de bullerfria miljöerna. I sådana områden upplevs även relativt låga bullernivåer som störande. I dessa områden är motordrivna farkoster den viktigaste källan till störande buller. Genom den ökande användningen av bl.a. terrängskotrar blir det allt svårare att finna ostörda miljöer i fjällen och deras närområde.

I betänkandet *Miljöklassning av snöskotrar* (SOU 1995:97) konstaterade Miljöklassutredningen att det finns flera utrustningsdetaljer som kan åtgärdas i syfte att minska snöskotrarnas bulleremissioner.

#### *Avgaser*

Avgörande för utsläppens storlek och sammansättning är att snöskotrar med ett fåtal undantag drivs med tvåtaktsmotorer. Ett viktigt motiv till detta är att tvåtaktsmotorn har hög driftsäkerhet. Kostnaden är dessutom lägre.

I Länsstyrelsens i Västerbottens län rapport *Snöskotrar i naturen* (Ds 1994:36) har länsstyrelsen utgått från Naturvårdsverkets rapport *Luftföroreningar från arbetsfordon – Handlingslinjer vid beräkningar av luftföroreningar*. Beräkningarna som avsåg år 1988, uppdaterades enligt nedan av Miljöklassutredningen.

#### *Emissioner i ton/år från snöskotertrafiken i Sverige*

Förorening	Snöskotrar friluftsförbrukning	Snöskotrar yrkestrafik	Summa
Kolväten	9 750	7 500	17 250
Kolmonoxid	19 500	15 000	34 500
Kväveoxider	145	100	245
Partiklar	245	190	435
Svaveldioxid	2	3	5
Koldioxid	19 440	32 400	51 840

De redovisade utsläppsmängderna från snöskotertrafiken utgör en liten del av totalutsläppen i Sverige. Regionalt sett är dock skotertrafiken en av de viktigaste källorna till utsläpp av kolväten i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län. I samma område är bidraget till utsläppen av kväveoxider, svaveldioxid och koldioxid betydande.

Lokalt har mycket höga halter av luftföroreningar uppmätts nära hårt trafikerade skoterleder. Exempelvis har bensenhalter över såväl tyska som brittiska gränsvärden uppmätts.

Terrängskotrarnas betydelse för lokala och regionala utsläpp motiverar att avgaskrav införs. Som ovan redovisats lämnar de även ett mindre bidrag till de nationella utsläppen. Enligt regeringens redovisning i Vår miljö – miljöarbetet under året (skr. 1995/96:120, bet. 1995/96:JoU17) minskar nu utsläppen av kolväten, kolmonoxid, kväveoxider och partiklar bl.a. på grund av åtgärder mot utsläpp från vägtrafiken. Ett värdefullt bidrag till ytterligare utsläppsminskningar kan erhållas genom åtgärder mot andra grupper av fordon, som sammantaget utgör en betydande källa till luftföroreningar. Förutom förslag om avgaskrav för snöskotrar avser regeringen att inom kort lägga fram förslag till avgaskrav för båtmotorer. Beslut om gemensamma utsläppskrav för vissa dieseldrivna arbetsmaskiner som skall införas under år 1997 kommer troligen att beslutas av Europeiska unionens råd i juni 1996. Gemensamma regler om avgaskrav för motorcyklar och mopeder kommer också inom kort att antas inom EU. Arbetet med att minska utsläppen av luftföroreningar utökas därmed till att omfatta allt fler fordonsgrupper.

Miljöklassutredningen föreslog ett system med tre miljöklasser, varav miljöklass 3 i stort sett omfattade dagens skotrar och miljöklass 2 en tekniknivå som utredningen ansåg vara möjlig att uppnå genom en optimering av dagens tvåtaktsmotorer. Miljöklass 1 förutsatte en utvecklad tvåtakts teknik eller en övergång till fyrtaktsmotorer.

Regeringen bedömer att det efter år 2000 kan komma att finnas gemensamma kravnivåer som kan tillämpas för terrängskotrar. Därmed är det inte troligt att en nationell svensk standard motsvarande Miljöklassutredningens förslag till miljöklass 1 kan införas. Mot denna bakgrund är det regeringens uppfattning att miljökrav för terrängskotrar inledningsvis införs genom att nya terrängskotrar efter ett visst datum skall uppfylla bestämda krav. Frågan om ett system med flera miljöklasser kan därmed anstå till dess att internationellt etablerade kravnivåer kan utnyttjas i systemet.

Regeringen avser nu att anmäla ett förslag till svenska regler om obligatoriska buller- och avgaskrav för terrängskotrar i de anmälningsprocedurer för förslag till tekniska regler som finns i EG och enligt GATT-avtalet. De kravnivåer som kommer att anmälas grundas på Miljöklassutredningens förslag till krav i miljöklass 2.

## 8 Behörighetskrav för förare av terrängskoter

### 8.1 Körkortskrav

**Regeringens förslag:** För att få framföra terrängskoter skall det krävas traktorkort eller körkort. Bestämmelser om behörighetskrav införs i körkortslagen (1977:477).

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer med regeringens. Miljövårdsberedningen föreslog även ett tillägg till straffbestämmelserna i 3 § trafikbrottslagen (1951:649).

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser är positiva till att behörighetskrav med lägst traktorkort införs. Det gäller bl.a. *Rikspolisstyrelsen, Vägverket, Sametinget, Naturvårdsverket, flertalet länsstyrelser, Kommunförbundet, vissa kommuner* och *Svemo. Kammarrätten i Sundsvall* förordar en ny körkortsklass. Kritiska är bl.a. *Länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län, vissa kommuner* samt *skoterorganisationer* och *skoterklubbar*.

**Skälen för regeringens förslag:** Rikspolisstyrelsen har i rapporten *Projekt för översyn av skotertrafiken* (RPS rapport 1993:5) föreslagit att en form av obligatoriskt förarbevis för terrängskoter införs. Motiven till detta var att försöka bryta olycksfallsutvecklingen genom att öka kunskapsnivån hos förarna. Efter att ha tagit del av remissynpunkterna föreslog Rikspolisstyrelsen att lägst traktorkort bör krävas för att få framföra terrängskoter. Rikspolisstyrelsen har fått stöd för sitt förslag i betänkandet *Skoterkörning på jordbruks- och skogsmark* (SOU 1994:16) som menar att en obligatorisk förarutbildning ger tillfredställande kunskaper om gällande regler hos snöskoterförarna men också om terrängens olika förutsättningar för körning.

Kraven på skoterföraren måste anpassas till faktiska förhållanden för att bryta en icke önskad utveckling när det gäller regelöverträdelser. Detta innebär att kraven på skoterföraren bör skärpas utöver vad som gäller i dag. Det enda krav som för närvarande ställs är att föraren har fyllt 16 år. Regeringen finner det inte motiverat att införa en särskild förarbehörighet för snöskotrar och andra terrängskotrar i körkortslagen (1977:477). Sedan lagens tillkomst har också behovet av behörighetskrav för förare av andra fordon än motorcykel, personbil, lastbil och buss lösts inom ramen för gällande förarbehörigheter. Så är t.ex. den som har B-behörighet behörig att köra terrängvagn liksom vissa tyngre motorredskap. Kraven på förare av sådana fordon borde vara större än de som ställs på förare av snöskoter, men de kräver ändå ingen egen körkortsklass. Med utgångspunkt i körkortslagens kompetenskrav är det därför omotiverat att särskilja just terrängskotrar och att införa en särskild förarbehörighet för detta fordonslag. Genom att kräva traktorkort eller körkort av den som framför terrängskoter markeras att skoterkörning är något som kräver ansvarstagande och kunskap. En sådan reglering gör sanktionsmöjligheterna vid regelöverträdelser tydligare genom att körkortslagens bestämmelser, om bl.a. återkallelse, varning m.m., kan tillämpas. Regeringen finner i likhet med flertalet remissinstanser att behörighetskraven för att framföra terrängskoter bör skärpas och att krav om lägst traktorkort bör införas i körkortslagen.

Flera remissinstanser har invänt att kravet på körkort eller traktorkort kan innebära problem för ett fåtal avlägset eller väglöst boende äldre personer med lång skotervana vars körskicklighet inte kan ifrågasättas.

Bestämmelserna i 101 § körkortsförordningen (1972:722) innebär bl.a. att undantag från 4 § körkortslagen om krav på körkort eller traktorkort för att få framföra traktor kan medges i enskilda fall om det finns synnerliga skäl och

om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Regeringen finner att bestämmelsen kan utvidgas till att gälla även kravet i den föreslagna 2 a § körkortslagen på körkort eller traktorkort för att få framföra terrängskoter. Kravet på traktorkort torde dock inte vara oöverstigit.

Kravet på körkort eller traktorkort innebär att straffbestämmelserna i körkortslagen och i trafikbrottslagen (1951:649) måste ses över. Dessa ändringar behöver övervägas ytterligare. Regeringen återkommer i denna fråga.

## 8.2 Förarlicens för skoterförare

**Regeringens bedömning:** En särskild förarlicens bör införas för förare av terrängskoter. Utformningen av en sådan licens bör emellertid först utredas närmare.

**Miljövårdsberedningens förslag:** För att få köra terrängskoter skall – utöver traktorkort eller körkort – även krävas en särskild förarlicens. Utbildning och examination skall genomföras efter auktorisation från Naturvårdsverket.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser är positiva till en obligatorisk förarlicens. *Samtliga länsstyrelser* och ett *flertal kommuner* tillstyrker. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* och vissa kommuner anser att förarlicensen skall gälla även för utländska besökare. *Snofed* är positiv till en obligatorisk licens i skoterklubbarnas regi. *Vägverket*, *Jokkmokks kommun* och *Grossistförbundet Svensk handel* avstyrker.

**Skälen för regeringens bedömning:** I likhet med Miljövårdsberedningen anser regeringen att snöskoterkörning ställer påtagliga krav på särskilda kunskaper för att öka säkerheten och minska de problem som beror på okunnighet. Det är rimligt att samhället får en garanti för att förare av terrängskoter har en adekvat utbildning vad gäller framför allt miljöhänsyn och säkerhetsfrågor.

Regeringens anser, i likhet med beredningen, att det bör ställas krav på skoterförarna i form av en förarlicens. Inrättandet av ett krav på förarlicens väcker dock en rad frågor om t.ex. kunskapskrav, kunskapskontroll, registrering och övergångsbestämmelser.

Skoterföreningarna har i flera år bedrivit en på många sätt förtjänstfull frivillig utbildning av skoterförare. Det är angeläget att denna resurs tas till vara i det fortsatta arbetet. Utfärdandet av en förarlicens är en sådan myndighetsutövning som inte kan överlåtas till en organisation eller samfällighet utan stöd av lag (11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen). Någon sådan organisation har Miljövårdsberedningen inte pekat ut. Frågan om registrering av förarlicenser har inte heller fått en tillfredsställande lösning.

Ett alternativ kan vara att låta den lokala polismyndigheten utfärda licenserna, medan skoterföreningarna svarar för utbildningen. En sådan konstruktion har t.ex. föreslagits i departementspromemorian *Snöskotern i naturen* (Ds 1994:36). En sådan ny uppgift för polisen – eller någon annan myndighet

– kräver emellertid överväganden om befintliga resurser och kostnader för verksamheten. En inte oväsentlig aspekt i sammanhanget är den att utbildningsinsatsen kan förväntas bli intensiv i ett inledningsskede. Detta kan dessutom kräva ytterligare överväganden om övergångsbestämmelser eller liknande.

Regeringen bedömer att dessa frågor behöver utredas närmare. Regeringen avser därför att återkomma i frågan om genomförandet av krav på en förarlicens. Regeringen avser att framdeles införa en obligatorisk förarlicens. Skoterförare bör i avvaktan härpå stimuleras att genomgå den frivilliga utbildningen.

## 9 Luftfartyg i fjällen

**Regeringens bedömning:** Luftfartsverket bör ges i uppdrag att, i samarbete med bl.a. Naturvårdsverket och Försvarmakten, se över behovet av ytterligare restriktioner för överflygningar med luftfartyg i fjällen. Vissa bestämmelser i luftfartslagstiftningen om landning bör ses över av Luftfartsverket. Berörda länsstyrelser bör ges i uppdrag att se över restriktioner för landning i olika regleringsområden.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Landningsförbud föreslås i ett flertal områden. Restriktioner för överflygning bör utredas av Luftfartsverket i samråd med Naturvårdsverket.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser, bl.a. *Naturvårdsverket*, *Naturskyddsföreningen* och *Svenska turistföreningen*, anser att flygverksamheten i fjällen bör begränsas. *Luftfartsverket*, som är beredd att tillsammans med Naturvårdsverket göra en översyn av restriktionerna för flyget, anför att vissa frågor först bör utredas. *Kammarrätten i Sundsvall* anser att frågan om överflygning bör utredas ytterligare. Flera remissinstanser, bl.a. *Försvarmakten*, *Sametinget*, *Länsstyrelsen i Norrbottens län* och flygets organisationer, har framfört kritik och anser att restriktioner rörande flygtrafiken inte bör införas eller utredas närmare. *Boverket* påpekar vissa oklarheter vad gäller flyget i naturresurslagens och luftfartslagens bestämmelser.

**Skälen för regeringens bedömning:** Flygtrafiken utgör en av bullerkällorna i fjällen. Regeringen anser att det med anledning av Miljövårdsberedningens förslag och remissynpunkterna finns skäl att se över behovet av ytterligare restriktioner för flyget i känsliga fjällområden. Regeringen anser, i likhet med Miljövårdsberedningen och remissinstanserna, att nu gällande och föreslagna restriktioner för överflygning bör utredas vidare av Luftfartsverket i samarbete med bl.a. Naturvårdsverket och Försvarmakten.

I regeringens uppdrag till berörda myndigheter kommer att ingå att belysa konsekvenserna för flygets del.



I samband med regeringens översyn av regleringsområdena vad gäller terrängkörning kommer regeringen att uppdra åt berörda länsstyrelser att se över restriktioner beträffande landning med luftfartyg i olika regleringsområden i syfte att begränsa störningar från flyget så att områdenas karaktär av ostördhet kan upprätthållas. Luftfartsverket har i sitt remissvar anfört att det finns behov att ändra bestämmelserna i luftfartslagstiftningen vad gäller begreppet tillfällig landning. Det är en central fråga för flygverksamhet i fjällen. Regeringen avser att uppdra åt Luftfartsverket att göra en sådan översyn. Denna bör bl.a. utgöra underlag för länsstyrelsernas bedömning.

## 10 Rennäringen

### 10.1 Nuvarande förhållanden

Rennäringen i Sverige regleras i rennäringslagen (1971:437).

Renskötseln bedrivs i Sverige i stort sett i hela Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län samt delar av Kopparbergs och Västernorrlands län. Bruttoarealen av de svenska renbetesmarkerna uppgår till ca 165 000 km<sup>2</sup>. När bruttoarealen reducerats med vattenområden, högfjällsimpediment samt bebyggd och odlad mark återstår en nettoareal på ca 137 000 km<sup>2</sup>. Renbetesmarken omfattar i runda tal en tredjedel av Sveriges totala yta. Vinterbetesmarkernas omfattning är omtvistad inom vissa delar av området.

De renskötande samernas antal i Sverige uppgår till ca 2 500 personer. Det finns ca 900 rennäringsföretag i 51 samebyar.

Samernas rättigheter enligt rennäringslagen har i lagen fått den sammanfattande beteckningen renskötselrätt. Denna beskrivs som en rätt för samer att begagna mark och vatten till underhåll för sig och sina renar. I rätten ingår bl.a. rätt till renbete, jakt, fiske och visst skogsfång. Rätten tillkommer den samiska befolkningen och grundas på urminnes hävd. Rätten får dock endast utövas av den som är medlem i en sameby.

I rennäringslagen finns bestämmelser om vilka områden som får användas för renbete och om betestiden längd. Renskötseln får bedrivas hela året på de s.k. åretruntmarkerna i Norrbottens och Västerbottens läns lappmarker dels ovanför odlingsgränsen, dels nedanför denna gräns på mark där skogsrenskötsel av ålder bedrivs under våren, sommaren eller hösten om marken antingen utgör renbetesland eller tillhör eller vid utgången av juni 1992 tillhörde staten (kronomark). Renskötsel får vidare bedrivas hela året på renbetesfjällen i Jämtlands län och inom de områden i Jämtlands och Kopparbergs län som vid utgången av juni 1992 tillhörde staten och var särskilt upplåtna till renbete.

De s.k. vinterbetesmarkerna, där renskötsel får bedrivas under tiden den 1 oktober – den 30 april, omfattar dels övriga delar av lappmarken nedanför odlingsgränsen, dels sådana trakter utanför lappmarken och renbetesfjällen där renskötsel av ålder bedrivs vissa tider av året.

Renantalet växlar starkt mellan perioder av goda och dåliga renbetesår. Vid renräkningar och i renlängder registreras vinterhjorden, dvs. den renhjord

man i huvudsak förfogar över mellan slaktsäsong och kalvningssäsong. Enligt renlängderna fanns det 292 000 renar år 1988. Länsstyrelsen bestämmer det högsta antal renar som får hållas på bete i en sameby. När renantalet fastställs skall hänsyn tas till andra intressen. Länsstyrelsen kan besluta om inskränkningar i betesrätten om det behövs för att bevara renbetet eller för att annars främja renskötseln. Om samebyn har fler renar än länsstyrelsen beslutat, kan länsstyrelsen vid vite förelägga byn att minska renantalet till det tillåtna. Samebyns renar skall räknas varje år. Sker inte detta kan länsstyrelsen vid vite förelägga en sameby att genomföra renräkningen. Samebyn skall underrätta länsstyrelsen om tid och plats för byns renräkning så att länsstyrelsen vid behov kan utse någon att närvara vid renräkningen. Samebyns renräkning ligger till grund för den renlängd som skall upprättas. I renlängden skall ägarna till de räknade renarna anges. Samebyarnas renlängder ligger till grund för det företagsregister som förs av Jordbruksverket.

För renskötseln finns samebyar med renskötselberättigade samer som medlemmar. Den mark där renskötsel får bedrivas hela året är fördelad mellan sådana byar i särskilda byområden. Samebyarna ombesörjer renskötseln inom byns betesområde och företräder medlemmarna i bl.a. frågor som rör renskötselrätten.

Samebyn har till ändamål att för medlemmarnas gemensamma bästa sköta renskötseln. Samebymedlems rätt att delta i beslut om hur byn skall styras utövas på bystämman. För att leda renskötseln inom byn och ombesörja de gemensamma arbeten som behövs finns en styrelse som utses av bystämman. Byns kostnader för renskötseln fördelas mellan renägarna efter reninnehavet.

Vid renskötselns utövande skall hänsyn tas till andra intressen. Renarna skall såvitt möjligt hindras från att komma utanför samebyns betesområde eller att annars vålla skada eller olägenhet. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den hänsyn som skall tas till naturvårdens intressen vid utövande av renskötseln. Föreskrifterna får dock inte vara så ingripande att pågående markanvändning avsevärt försvåras. Länsstyrelsen meddelar de förelägganden eller förbud som behövs för att föreskrifterna om hänsynen skall efterlevas. Om länsstyrelsen meddelar föreläggande eller förbud får länsstyrelsen även sätta ut vite. Om renar uppehåller sig på mark när renskötsel inte får bedrivas där kan länsstyrelsen vid vite förelägga samebyn att föra bort renarna.

Den som äger eller brukar mark där renskötsel får bedrivas under hela året får vid användningen av marken inte vidta åtgärder som medför avsevärd olägenhet för renskötseln. Mark får dock användas i enlighet med fastställd detaljplan eller för företag vars tillåtlighet skall prövas i särskild ordning. Renbetesmark har mot ersättning tagits i anspråk för företag som prövats enligt vattenlagen eller gruvlagstiftningen. Genom bestämmelserna i lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. har renskötseln getts en starkare ställning vid avvägningar mot andra intressen vid intressekonflikter om markens användning.

Som huvudregel gäller att varken samebyn eller en medlem i en sameby får upplåta rättigheter som ingår i renskötselrätten. Upplåtelse på kronomark ovanför odlingsgränsen och på renbetesfjällen ombesörjs av länsstyrelserna.

Den upplåtelseavgift som tas ut delas i allmänhet lika mellan samebyarna och samefonden. Inom nationalparkerna är det Naturvårdsverket som svarar för markupplåtelseerna.

Statens jordbruksverk är central myndighet för rennärringsfrågor. De med rennärringen sammanhängande regionala frågorna handhas av länsstyrelsen. Beslut i rennärringsfrågor fattas inom länsstyrelsen av en särskild rennärringsdelegation. Till skillnad mot de tidigare strikt myndighetsreglerade lappbyarna har de nuvarande samebyarna en självständig ställning, samtidigt som ansvaret för renskötseln har överförs från de enskilda ägarna till samebyn. Medlemmarnas renar skall vara sammanförda till ett lämpligt antal rationella driftsenheter med gemensam arbetsledning. Samebyns styrelse eller de förmän styrelsen utser skall leda verksamheten. Samebyarna själva bestämmer hur man vill organisera sin verksamhet.

## 10.2 Central rennärringsmyndighet och rennärringspolitiska frågor

**Regeringens bedömning:** Det centrala myndighetsansvaret för rennärringen bör ligga kvar på Jordbruksverket. Sametinget har också ett särskilt ansvar för att styra utvecklingen av rennärringen. Någon kommitté med uppgift att utreda förslag till en rennärringspolitik behövs inte.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Det centrala myndighetsansvaret för rennärringen föreslås överföras från Jordbruksverket till Glesbygdverket. En kommitté tillsätts med uppgift att utarbeta förslag till en rennärringspolitik.

**Remissinstanserna:** Remissutfallet i fråga om det centrala ansvaret för rennärringen är splittrat. *Jordbruksverket*, *Glesbygdverket*, *Naturvårdsverket* och *vissa kommuner* tillstyrker. *Hovrätten för Övre Norrland* och *Länsstyrelsen i Jämtlands län* tillstyrker med tvekan. *Hovrätten* och *Kammarrätten i Sundsvall*, som också är tveksam, anser att frågan bör utredas ytterligare. Enligt *Boverket* och *Länsstyrelsen i Västerbottens län* bör frågan behandlas i den föreslagna rennärringspolitiska utredningen. *Sametinget* och *Boverket* anser att Sametinget bör övervägas som rennärringsmyndighet. Vissa instanser påtalar risken för splittring. Flera remissinstanser är kritiska eller avstyrker. Det gäller *Sveriges lantbruksuniversitet*, *Länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län* samt *vissa kommuner*. Även *Samernas riksförbund* avstyrker och anser att ändringen leder till en förvirrad situation. *Länsstyrelsen i Norrbottens län*, *Arjeplogs* och *Kiruna kommuner* anser att rennärringsfunktionen bör flyttas till Norrbotten.

I stort sett samtliga remissinstanser, bl.a. *Sametinget*, *Jordbruksverket* och *länsstyrelserna*, är positiva till att en rennärringspolitisk kommitté tillsätts. *Sveriges lantbruksuniversitet* och *Glesbygdverket* är tveksamma. *Glesbygdverket* anser att det i stället bör bildas en beredning som är underställd regeringen. *Samernas riksförbund* avstyrker.

**Skälen för regeringens bedömning:** Statens jordbruksverk är central förvaltningsmyndighet för rennäringsfrågor. Enligt 1 § förordningen (1996:148) med instruktion för Statens jordbruksverk skall verket inom rennäringens område arbeta aktivt för en konkurrenskraftig, miljöanpassad och djurskyddsanpassad livsmedelsproduktion.

Jordbruksverkets arbetsbörda har ökat med anledning av Sveriges inträde i EU. Detta har enligt Miljövårdsberedningen medfört att rennäringsfrågorna inte fått den prioritet som vore önskvärd. För att ge större tyngd åt rennäringsfrågorna bör enligt beredningen ansvaret flyttas till en myndighet där dessa frågor kan ges större utrymme. Glesbygdsverket är enligt beredningen den lämpligaste förvaltningsmyndigheten för rennäringsfrågorna. Verket är en förhållandevis liten myndighet vilket innebär att rennäringsfrågorna skulle få en relativt sett stor tyngd i myndigheten.

Regeringen gör följande bedömning. Efter en omorganisation av Jordbruksverket våren 1995 handläggs rennäringsfrågor främst på företagsenheten och kontrollenheten. Även miljö-, smittskydds-, djurhälso-, landskaps- och informationsenheterna berörs av rennäringsfrågor. Jordbruksverkets arbetsuppgifter inom rennäringsområdet avser rena näringsfrågor, miljöfrågor, administration av pristillägg och ersättningar på grund av Tjernobyolyckan, rådgivning, utbildning, information, köttklassificering och lånegarantier. Som en följd av bland annat prop. 1992/93:32 om samerna och samisk kultur har verket under senare år utfört ett antal utredningsuppdrag.

I och med Sveriges medlemskap i EU kan startstöd utgå till rennäringsföretag liksom stöd till bearbetning och avsättning av jord- och skogsbruksprodukter. Dessa stöd handlägges också av Jordbruksverket. Rennäringsfrågorna sträcker sig således över ett flertal verksamheter. Omfattningen av varje delverksamhet är dock oftast liten. Den nuvarande resursåtgången kan beräknas till fem årsarbetskrafter, där en tämligen omfattande arbetsuppgift är handläggningen av överklaganden av länsstyrelsens beslut i rennäringsfrågor. Regeringen föreslår emellertid nu i avsnitt 10.8 att den centrala rennäringsmyndigheten befrias från dessa arbetsuppgifter. Resursbehovet kommer därmed att minska.

Ren och produkter av ren omfattas av EU:s bestämmelser om jordbruksprodukter. Vissa med EU-medlemskapet sammanhängande frågor berörande rennäringen har därför sådant samband med Jordbruksverkets arbetsuppgifter att de inte kan frikopplas från verkets ansvarsområde. Jordbruksverket har vidare ansvaret för hanteringen av de för all animalieproduktion övergripande frågorna om veterinärmedicin och djurskydd samt frågor om biologisk mångfald. Glesbygdsverket har däremot en allmän samhällsplaneringsprofil med inriktning på utrednings-, informations- och projektverksamhet. Verket har inget primärt engagemang inom djurproduktion, biologi och ekologi. Enligt förordningen (1990:1008) med instruktion för Glesbygdsverket har verket nämligen till uppgift att stödja utvecklingen för och lämna förslag till förbättringar med avseende på glesbygds- och landsbygdsbefolkningens levnadsförhållanden i olika delar av landet. Tyngdpunkten i arbetet skall avse skogslänens inre delar och skärgårdsområdena. Dessutom har verket under senare år fått nya och utökade uppgifter i samband med EG:s strukturfonder.

De resurser som skulle kunna överföras från Jordbruksverket till Glesbygdsverket är begränsade. Av statsfinansiella skäl kan andra resurser inte tillföras Glesbygdsverket. Verkets kompetens vad gäller rennärlingsfrågor skulle därmed bli begränsad.

Enligt regeringen bör, mot bakgrund av ovanstående, Jordbruksverket även i fortsättningen vara central myndighet för rennärlingsfrågor. Regeringen anser att rennärlingsfrågornas hantering inom verket bör särskilt uppmärksammas vid en utvärdering av den under år 1995 genomförda omorganisationen.

Miljövärdberedningen föreslår att det tillsätts en kommitté med uppgift att utarbeta förslag till en rennärlingspolitik. Enligt beredningen bör behovet av utökad stimulans och stöd till binärlingar inom rennärlingen för att förbättra ekonomin inom rennärlingsföretagen särskilt övervägas. Samebyarnas ställning och verksamhet bör belysas. Frågan om breddad sysselsättning inom samebyns ram bör övervägas. Ett vidgat samebybegrepp skulle nämligen innebära att fler samer kan vara verksamma inom olika binärlingar till renskötseln, men fortfarande inom ramen för samebyn.

Regeringen gör följande bedömning. Rennärlingskommittén presenterade sina förslag i betänkandet (SOU 1983:67) Rennärlingens ekonomi. Kommitténs förslag har behandlats av regeringen och riksdagen vid olika tillfällen, senast i prop. 1992/93:32 om samerna och samisk kultur. Samerättsutredningens olika förslag i betänkandena (SOU 1989:41) Samerätt och sameting samt (SOU 1990:91) Samerätt och samiskt språk behandlades också i den nämnda propositionen. Lantbruksstyrelsens rapport Frågor om samebyarnas organisation, funktion och ekonomi, som bl.a. tog upp frågan om samebyns rätt att bedriva annan ekonomisk verksamhet än renskötsel, behandlades också i den propositionen. Regeringen föreslog i propositionen att de medlemmar i en sameby som vill bedriva annan verksamhet än renskötsel får göra det enskilt eller i bolagsform. Riksdagen godtog förslaget (bet. 1992/93:BoU8, rskr. 1992/93:115). Det statsfinansiella läget tillåter inte ökade bidrag till rennärlingen och dess binärlingar. Sametinget disponerar numera s.k. mål 6 – medel inom ramen för av EU medfinansierade regionalpolitiska stöd för bl.a. utveckling av rennärlingen. Under perioden 1995–1999 står 8 miljoner kronor per år från EU till förfogande för ändamålet. Eftersom Sametinget beslutar om hur medlen skall användas har närlingen själv möjligheter att styra hur rennärlingen bör utvecklas. Det torde i dessa hänseenden vara en fördel för samerna och rennärlingen om utvecklingen sker under Sametingets ledning.

### 10.3 Miljömål för rennärlingen

**Regeringens förslag:** I rennärlingslagen föreskrivs som miljömål att rennärlingen skall bedrivas så att naturbetesmarkernas långsiktiga produktionsförmåga upprätthålls och att markerna uthålligt ger en god avkastning samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Nästan samtliga remissinstanser tillstyrker. *Jordbruksverket* anser att frågan om miljömål bör diskuteras i den föreslagna rennäringsspolitiska kommittén. *Kammarrätten i Sundsvall*, som avstyrker, anser att det är principiellt betänkligt att i lag föreskriva att en näring skall ha ett visst mål.

**Skälen för regeringens förslag:** Renskötsel är en areell näring som bedrivs extensivt i den norra delen av Sverige. Enligt 65 § första stycket rennäringsslagen (1971:437) skall vid renskötselns utövande skälig hänsyn tas till andra intressen. I paragrafens andra och tredje stycke preciseras närmare på vilket sätt bevakning och flyttning skall ske för att renarna inte skall vålla skada eller olägenhet.

Det kan vid renskötselns utövande förekomma konflikter med naturvårdens intressen, särskilt med hänsyn till den rationalisering och mekanisering som skett inom rennäringen under de senaste decennierna. Därtill kommer att renskötseln i stor utsträckning bedrivs på marker som är särskilt känsliga för påverkan. För att förtydliga den skyldighet som rennäringen liksom andra näringar har när det gäller att ta skälig hänsyn till andra intressen infördes efter förslag i prop. 1992/93:32 om samerna och samisk kultur m.m. i 65 a § rennäringsslagen en bestämmelse som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigande att meddela föreskrifter om den hänsyn som skall tas till naturvårdens och kulturmiljövårdens intressen vid renskötselns utövande. Föreskrifterna får dock inte vara så ingripande att avsevärd olägenhet för renskötseln uppkommer. Bestämmelsen i 65 a § rennäringsslagen innebär att det ställs krav på rennäringen att verksamheten bedrivs på det sätt som naturen tål i ett långsiktigt perspektiv.

Miljövårdsberedningen anser att renskötseln tydligare måste accepteras som en areell näring och jämföras med jordbruket och skogsbruket både vad gäller förutsättningarna för dess bedrivande och dess hänsynstagande till miljön. Beredningen föreslår därför att ett miljömål fastställs för rennäringen. Näringen skall enligt beredningens förslag bedrivas med hänsyn till naturbetesmarkernas långsiktiga produktionsförmåga så att dessa uthålligt ger god avkastning samtidigt som den biologiska mångfalden bibehålls. Jordbruksverket har i sin aktionsplan för bevarande och hållbart nyttjande av den biologiska mångfalden inom rennäringen föreslagit ett liknande övergripande miljömål för rennäringen.

Även om den samiska kulturen och rennäringen är starkt förenade med varandra är det rimligt att betrakta rennäringen som en med andra areella näringar jämförd näring. För att betona detta bör därför enligt regeringens uppfattning rennäringsslagen kompletteras med ett miljömål i enlighet med Miljövårdsberedningens förslag. Miljömålet innebär att samebyarnas betesuttag, renantal och hjordsammansättning skall vara anpassade till betesmarkernas långsiktiga produktionsförmåga och bevarandet av den biologiska mångfalden. Ett uppfyllande av detta miljömål är en mycket viktig fråga för såväl rennäringens framtid som för den biologiska mångfalden. Därigenom bidrar detta miljömål också till att stärka en verksamhet som är av central

betydelse för att långsiktigt säkra den samiska kulturen. Miljömålet innebär samtidigt att kraven på hänsynstagandet till miljön vid rennäringens utövande görs tydliga. Hänsynen gäller inte enbart själva renbetet utan även påverkan på naturmiljön av rennäringens anläggningar och driftsformer.

Regeringen finner i likhet med Miljövårdsberedningen att bestämmelserna i rennäringslagstiftningen i övrigt är tillräckliga för att åtgärda och förebygga skador på miljön.

#### 10.4 Renbetesfrågor m.m.

**Regeringens bedömning:** Ny metod för renbetesinventering bör utvecklas i enlighet med tidigare upplagt program. I samband med översynen av det svenska miljöersättningsprogrammet för jordbruksnäringen kommer att övervägas om rennäringen även kan omfattas av miljöstöd. Berörda länsstyrelser bör ges i uppdrag att i samråd med berörda samebyar upprätta åtgärdsprogram för överbetade områden.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Renbetesinventeringar skall utgöra grunden när högsta renantal fastställs. Inventeringarna skall bedrivas med högsta prioritet. Jordbruksverket, Naturvårdsverket och Sametinget bör utreda hur en kombination av prisstöd och miljöstöd kan utformas för miljöförbättrande åtgärder i renskötseln. Rådgivning och stimulansåtgärder bör utvecklas. Överensstämmer med regeringens bedömning beträffande åtgärdsprogram för överbetade områden.

**Remissinstanserna:** Många remissinstanser, bl.a. *Sametinget*, *Glesbygdverket* och *Samernas riksförbund*, tillstyrker att renbetesinventeringar genomförs. *Jordbruksverket* är positivt till att länsstyrelserna för diskussioner med samebyarna om betesproblemen. För närvarande saknas metod att effektivt fördela betetrycket till olika områden. *Sveriges lantbruksuniversitet* anser att betesinventeringar enligt nuvarande metoder är otillräckliga för att fastställa högsta renantal.

Positiva synpunkter vad avser ekonomisk stimulans lämnas av bl.a. *Sametinget*, *Naturvårdsverket* och *Länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län* samt *vissa kommuner*. *Jordbruksverket* anser att målen för rennäringsspolitiken först bör läggas fast och frågan om stöd bör därför behandlas av den rennäringsspolitiska kommittén. *Sveriges lantbruksuniversitet* anser att stödåtgärder kan leda till ökat renantal.

#### **Skälen för regeringens bedömning:**

##### *Renbetesinventeringar*

Länsstyrelsen bestämmer enligt 15 § rennäringsslagen (1971:437) det högsta antal renar som får hållas på bete inom en samebys betesområde. När det högsta tillåtna renantalet bestäms skall hänsyn även tas till andra intressen.

Renantalet har tidigare varierat starkt mellan goda och dåliga betesår. Genom modern stödutfodring, ofta med statligt bidrag, har under senare år dessa fluktuationer minskat. På längre sikt varierar renantalet även genom födoresursernas bärkraft. Ett problem för rennäringen som Miljöårsberedningen tagit upp är den fördröjning som finns mellan den nedgång i renarnas födoresurs som beror på överbetning och det aktuella renantalet. Trots överbetning kan renantalet fortsätta att öka under en period för att sedan mycket snabbt gå ned som en följd av betesbrist. På grund av klimatet kan det ta mycket lång tid för renbetet att återhämta sig efter en överbetning. Detta påverkar självfallet möjligheten att bygga upp samebyns renantal till en storlek som ger tillräcklig ekonomisk avkastning. Det är således angeläget att överbetning snabbt kan konstateras och att renantalet då snabbt kan minskas. För att fastställa betesmarkernas kapacitet erfordras renbetesinventeringar.

Det är enligt Miljöårsberedningen angeläget att en enhetlig grund för att fastställa högsta renantal inom olika delar av renskötselområdet skyndsamt utarbetas. Normen bör baseras på vegetationens långsiktiga produktionsförmåga, bevarandet av den biologiska mångfalden och hänsynen till andra intressen. En viktig faktor i detta sammanhang är vad som avses med vegetationens produktion, nämligen den potentiella produktionsförmågan eller produktionen under ett visst betetryck. Dessutom förekommer en stor variation i produktion mellan åren baserade på variationer i klimatet och liknande. Enligt Miljöårsberedningen bör ett medelvärde uppskattas av olika vegetationstypers produktionsförmåga. Detta produktionsmedelvärde skall årligen kunna betas utan att vegetationstypen ändrar karaktär. Markens produktionsförmåga sätter enligt beredningen den yttre gränsen för att fastställa renantalet. Av hänsyn till den biologiska mångfalden och andra intressen måste emellertid en snävare gräns för renantalet sättas. Vid renbetesinventeringarna måste således en kvantifiering ske av andra begränsande faktorer än enbart växternas produktionsförmåga av renbete. Det är enligt Miljöårsberedningen inte möjligt att en gång för alla hitta det rätta och slutliga svaret vad gäller högsta tillåtna renantal för varje sameby. Kunskapen om renbetesväxternas tillväxtdynamik kommer att påkalla behov av revideringar i framtiden. En målinriktad metodutveckling kan enligt Miljöårsberedningen ge betydligt bättre beslutsunderlag än vad som finns i dag. Enligt beredningen är det av betydelse att renbetesinventeringarna genomförs skyndsamt. Beredningen är dock medveten om att det inte är helt lätt att finna en av samtliga intressen accepterad metod för renbetesinventeringar.

I skrivelse den 17 mars 1994 (rskr. 1993/94:186) har riksdagens talman anmält riksdagens beslut med anledning av bostadsutskottets betänkande (bet. 1993/94:BoU11) Anslag till främjande av rennäringen m.m. Beslutet innebär bl.a. att riksdagen som sin mening har gett regeringen till känna vad utskottet har anfört om renbetesinventering. Utskottet har uttalat att det är viktigt att arbetet med renbetesinventeringar fortsätter. Inventeringarna måste utföras så att de kan tjäna sitt syfte, dvs. utgöra underlag för fastställande av högsta renantal inom varje sameby. Det är också viktigt att den metod som används ger ett adekvat och vederhäftigt resultat. Metoden eller metoderna måste därför förankras hos rennäringen, skogsbruket och naturvården. Med



hänsyn till angelägenheten av att inventeringarna av särskilt vinterbetesmarkerna fortsätter inom renskötselområdet bör metodfrågan snarast lösas och en plan tas fram för inventeringsarbetet. Även andra åtgärder i syfte att skapa en bra balans mellan renantalet och betestillgången, t.ex. att basera renantalet efter renarnas slaktvikt, kan behöva övervägas. En redovisning av vidtagna åtgärder bör föreläggas riksdagen.

Regeringen uppdrog, mot bakgrund av riksdagens tillkännagivande, åt Jordbruksverket att utarbeta en plan för renbetesinventeringar och därvid ange lämpliga metoder för inventeringarna.

Jordbruksverket fann att det saknades kunskapsunderlag för ett snabbt beslut om lämplig inventeringsmetodik. Regeringen ansåg i prop. 1994/95:100 bil. 10 att det är angeläget att en inventeringsmetod skapas som kan användas både för rennäringens behov och för miljöövervakning i övrigt. Jordbruksverket borde därför fortsätta sitt utvecklingsarbete i samarbete med Naturvårdsverket, Sametinget och berörda länsstyrelser. Riksdagen godtog vad regeringen anfört (bet. 1994/95:BoU16, rskr. 1994/95:272). Det pågår således ett arbete med att utveckla en ny metod för renbetesinventeringar som skall kunna användas som en del i ett beslutsunderlag för att fastställa högsta tillåtna renantal och dessutom ge kunskaper för miljöövervakning.

Regeringen avser att återkomma till frågan om lämplig inventeringsmetodik när myndigheternas utvecklingsarbete har slutförts. Regeringen bedömer att en ny inventeringsmetodik kan redovisas i budgetpropositionen hösten 1997.

Av hänsyn till den faktiska betestillgången över en längre tidsperiod är det viktigt att det fastställda renantalet inte överskrids. Den 1 juli 1993 infördes ett antal bestämmelser i rennärlagen som ger förbättrade möjligheter att kontrollera samebyns renantal.

Om samebyn har fler renar än länsstyrelsen bestämt kan länsstyrelsen enligt 15 § fjärde stycket rennärlagen vid vite förelägga samebyn att minska renantalet till det tillåtna. Samebyns renar skall enligt 66 § första stycket lagen räknas årligen. Sker inte detta kan länsstyrelsen vid vite förelägga samebyn att genomföra sådan räkning. Samebyn har enligt 66 a § rennärlagen skyldighet att underrätta länsstyrelsen om tid och plats för byns renräkning. Länsstyrelsen kan utse någon att närvara vid renräkningen. Som Miljövårdsberedningen konstaterat i sitt betänkande har renantalet i flera samebyar tidigare överskridit det av länsstyrelsen tillåtna. Även om det endast är möjligt att kontrollera renräkningen hos ett mindre antal samebyar varje år har bestämmelserna medfört att det faktiska renantalet sjunkit. Även det företagsregister för rennäringen som Jordbruksverket för med stöd av 12 § rennärlagen (1993:384) innebär avsevärt förbättrade möjligheter att dokumentera och kontrollera renantalet.

### *Ekonomisk stimulans*

För att förbättra renägarnas ekonomi och för att nå balans mellan renantal och betestillgång lämnas sedan lång tid prisstöd vid slakt av ren. Stödet lämnas endast för ren som godkänts vid köttbesiktning. Tidigare lämnades stödet med ett fast belopp per slaktad ren. För att stimulera till en ökad slakt be-

räknas prisstödet från den 1 juli 1993 efter slaktvikten. För att stimulera till kalvslakt är prisstödet 17 kr per kilo för kalv och 11 kr per kilo för vuxen ren. Slakt av unga djur bidrar till ett i förhållande till den möjliga köttproduktionen lågt betestryck. Prisstödet innebär också att renköttet får en för konsumenten acceptabel prisnivå, vilket förbättrar avsättningsmöjligheterna. Bra avsättningsmöjligheter leder i sin tur till ökad slakt och därmed minskat betestryck.

Miljöårsberedningen föreslår att berörda myndigheter får i uppdrag att utreda hur en kombination av prisstöd och miljöstöd kan utformas för miljöförbättrande åtgärder i renskötseln och för att undvika negativ påverkan för naturvården särskilt känsliga områden. De bidrag som lämnas till rennäringen bör således utformas med beaktande av miljönyttan. Enligt beredningen finns det i första hand ett behov av miljöersättningar inom särskilt värdefulla områden där kraven på hänsyn går utöver vad som inryms inom ramen för normal hänsyn. En av utgångspunkterna för en sådan utredning bör vara en utvärdering av det kilorelaterade prisstödssystemet som infördes den 1 juli 1993. Möjligheterna att använda prisstödet som ett ekonomiskt styrmedel för att undvika att det tillåtna renantalet överskrids bör också utredas enligt beredningen.

Jordbruksverket föreslår i sin aktionsplan för bevarande och hållbart nyttjande av den biologiska mångfalden inom rennäringen att möjligheterna att lämna stöd för miljöförbättrande åtgärder i renskötseln bör utredas. Inom jordbruket omfattas naturbetesmarker av ett ersättningssystem med syfte att bevara den biologiska mångfalden.

Det kilorelaterade prisstödet infördes år 1993. Det har således endast tillämpats under tre slaktsäsonger. Det har visat sig väl svara mot de förväntningar som fanns vid införandet. Det saknas mot denna bakgrund anledning att nu utreda prisstödssystemet.

Ett miljöstödssystem för rennäringen, motsvarande det som finns för jordbruket, kräver en koppling till det svenska miljöersättningsprogrammet för att EU:s medfinansiering skall kunna påräknas. Det nu gällande miljöersättningsprogrammet omfattar perioden 1995–1999. Det saknas för närvarande möjligheter att inom det befintliga programmets ramar även inrymma ersättningar till rennäringen. Miljöersättningsprogrammet avser i sin nuvarande utformning att bl.a. vidmakthålla bete på jordbruksmark inom områden som är värdefulla från naturvårdssynpunkt. Beträffande rennäringen är det snarast fråga om att reducera betet inom vissa områden som är värdefulla från naturvårdssynpunkt. I samband med den utvärdering och översyn av programmet som skall göras år 1997, bör enligt regeringens uppfattning, bl.a. med hänsyn till ovan beskrivna förhållanden, möjligheterna övervägas om även rennäringen kan omfattas av miljöstöd.

Betetrycket påverkas av det antal djur som hålls på bete. Genom att ändra renhjordens struktur finns möjligheter till en förbättrad avkastning utan att renantalet ökar. Inom renforskningen har under många år bedrivits forsknings- och försöksverksamhet om individmärkning av ren. Genom individmärkning och vägning eller mätning av kalvarna får renägaren kännedom om vilka vajor som inte kalvar och om kalvar med låg slaktvikt. Dessa djur kan då slaktas ut vilket leder till att hjordstrukturen förbättras

eftersom hjordens avkastning förbättras. Forsknings- och försöksverksamheten om individmärkning befinner sig nu i ett sådant skede att en rekommendation kan ges till renägarna om att tillämpa metoden.

Regeringen delar Miljövårdsberedningens uppfattning att individmärkning inte bör vara ett krav utan i första hand stimuleras genom rådgivning.

#### *Åtgärdsprogram för överbetade områden*

Inom de områden som överbetats under lång tid bör enligt Miljövårdsberedningen länsstyrelsen, om så anses nödvändigt, upprätta ett åtgärdsprogram i samråd med berörd sameby. Syftet med åtgärdsplanen är att så snabbt som möjligt få betesresurserna att återhämta sig. För att inte försätta samebyarna i en besvärlig ekonomisk situation måste åtgärderna utformas efter de förhållanden som råder inom respektive samebys betesområde. Enligt beredningen bör kort- och långsiktiga mål inom olika områden anges vad gäller betestillgång, nödvändiga åtgärder för att nå dessa mål liksom en årlig uppföljning och utvärdering. Ett sådant program skapar större flexibilitet och anpassning till verkliga förhållanden än vad en schablonmässig minskning av det tillåtna renantalet skulle medföra. Ett mer lokalt anpassat program ger enligt beredningen förutsättningar för att kombinera olika åtgärder och finna alternativa lösningar, såsom en exaktare styrning av betet inom samebyn.

Problemen med överbetning har sin orsak i att det inom vissa områden inte råder balans mellan renantalet och tillgängliga betesresurser. Från den 1 juli 1993 finns genom ändrade bestämmelser i rennäringslagen möjligheter för länsstyrelsen att reglera antalet renar. Så har också skett. De speciella problem som Miljövårdsberedningen tar upp avser i huvudsak renbetesfjällen i Jämtlands län. Länsstyrelsen har möjlighet att med stöd av 15 § andra stycket rennäringslagen besluta om en sänkning av det tillåtna renantalet. Med stöd av paragrafens tredje stycke kan länsstyrelsen dessutom besluta om inskränkningar i betesrätten om det behövs för att bevara renbetet. Med hänsyn till de långsiktiga problem som överbetning medför anser regeringen att länsstyrelserna, på sätt som Miljövårdsberedningens förslagit, bör utarbeta åtgärdsprogram för att komma till rätta med överbetning. Sådana åtgärdsprogram kan utgöra en lämplig utgångspunkt för angelägna åtgärder. Självfallet bör berörda samebyar delta i arbetet.

Regeringen utgår från att länsstyrelsen i egenskap av regional rennäringsmyndighet och markförvaltare av renbetesfjällen med utgångspunkt från framtagna åtgärdsprogram vidtar lämpliga åtgärder för att renbetet snabbt skall återhämta sig.

**Regeringens bedömning:** I redovisningen för samebyarnas markanvändning bör speciellt värdefulla eller känsliga områden för renskötseln, naturvården och kulturmiljövården anges.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser är positiva, bl.a. *Sametinget*, *Sveriges lantbruksuniversitet*, *Naturvårdsverket* och *länsstyrelserna*. *Svenska samernas riksförbund* anser att förbundet bör ges en aktiv roll.

**Skälen för regeringens bedömning:** I renskötsellänen pågår arbetet med renskötselns redovisning av markanvändningen. Redovisningen sker för varje sameby. I redovisningarna anges för renskötseln känsliga områden, hur marken används liksom anläggningar för renskötsel. Dessa redovisningar används framför allt vid samråd med motstående intressen. Enligt Miljövårdsberedningen bör markanvändningsredovisningen kompletteras med information om speciellt värdefulla eller känsliga områden för renskötseln, naturvården och kulturminnesvården. Detta skulle göra redovisningarna mer operativa för samebyns egen planering av driften liksom för samråd och planering.

I Jordbruksverkets aktionsplan för bevarande och hållbart nyttjande av den biologiska mångfalden inom rennäringen finns ett liknande förslag. Verket föreslår nämligen att särskilda markanvändningsplaner upprättas där speciellt värdefulla eller känsliga områden för renskötseln och naturvården markeras liksom rennäringens användning av mark, vatten och fasta anläggningar. En sådan markanvändningsplan ger enligt verket bättre förutsättningar för en integrerad planering av renskötseln och miljö- och naturvårdsmålen, liksom för samarbetet mellan rennäringen och naturvården.

Jordbruksverket avser att i samverkan med Sametinget, Naturvårdsverket, berörda länsstyrelser och representanter för samebyarna utreda förutsättningarna för att upprätta sådana särskilda markanvändningsplaner.

Regeringen förutsätter att i arbetet med att upprätta särskilda markanvändningsplaner även beaktas vad Miljövårdsberedningen anfört om behovet av utökade markanvändningsredovisningar.

**Regeringens bedömning:** Anmälningsskyldighet för samråd med länsstyrelsen bör införas i fråga om anordnande av renstängsel eller annan fast anläggning för rennäringen. Länsstyrelserna och samebyarna bör överväga i vilken utstäckning befintliga renstängsel kan tas bort.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Behovet och dragningen av befintliga stängsel bör ses över. Den svensk–norska renbeteskonventionen bör omförhandlas för att få gränsdragningar som är ekologiskt anpassade.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser tillstyrker, bl.a. *Sametinget*, *Sveriges lantbruksuniversitet* och *Naturvårdsverket*. *Jordbruksverket* anser att renstängsel bör uppfattas som en del av frågan hur rennäringen skall utvecklas.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt 3 § rennäringslagen (1971:437) är renskötselområdet indelat i områden där renskötsel får bedrivas hela året och i områden där renskötsel endast får bedrivas under tiden den 1 oktober–den 30 april. Renskötselområdet är dessutom indelat i 51 samebyar. I dagens rationella renskötsel är renstängsel nödvändiga inte enbart för att hålla renar inom samebyns betesområde utan även för att renarna skall vistas inom det område där renarna med hänsyn till årstiden får hållas på bete. Svenska renar får inte heller beta i Norge eller i Finland.

En naturlig följd av att stängsel uppförs är ofta att renens naturliga rörelsemönster bryts. Detta är ju också en av avsikterna med stängslet. När rörelsemönstret bryts uppstår ofta trampsador vid stängslet. Det är självfallet önskvärt att minimera dessa skador. Av hänsyn till befintliga gränser är det emellertid svårt att i större omfattning ändra dragningen av stängslen. Även från ekonomisk synpunkt är det svårt att vidta större förändringar i stängselsträckningen. Kostnaden för att uppföra renstängsel ligger i storleksordningen 100 kronor per meter.

Det är givetvis angeläget att samebyarna och länsstyrelsen överväger i vilken utsträckning befintliga stängsel kan tas bort och att andra stängsel, i mån av ekonomiska resurser, ges en från miljösynpunkt bättre sträckning.

Jordbruksverket har i sin aktionsplan för biologisk mångfald inom rennäringen föreslagit att det med stöd av 20 § naturvårdslagen (1964:822) skall krävas samråd med länsstyrelsen innan renstängsel eller annan fast anläggning för rennäringen anordnas.

Regeringen delar Jordbruksverkets uppfattning att detta är ett lämpligt sätt att minimera eventuella miljöskador av ett renstängsel eller annan fast anläggning för rennäringen. Regeringen avser därför att komplettera i naturvårdsförordningen (1976:484) med bestämmelser om obligatorisk anmälan för samråd i fråga om utförande av sådana åtgärder.

I konventionen den 9 februari 1972 mellan Sverige och Norge om renbetning finns bestämmelser om rätt till renbete i det andra landet och om påföljd vid olovligt bete. Enligt ett till konventionen anslutande protokoll skall

Sverige och Norge bekosta och underhålla vissa stängsel i närheten av riksgränsen. Stängslens sammanlagda längd är cirka 40 mil. De är delvis belägna i Norge. Konventionen trädde i kraft den 1 maj 1972 och gäller till och med den 30 april 2002.

Senast den 1 maj 1997 skall en kommission tillsättas för att utreda behovet av fortsatt renbetning i de betesområden som omfattas av konventionen. Regeringen utgår från att kommissionen i enlighet med vad Jordbruksverket föreslår i sin aktionsplan för biologisk mångfald, noga uppmärksammar behovet av stängsel och att nödvändiga stängsel dras på ett sätt som minimerar risken för skador på miljön.

## 10.7 Reglering av barmarkskörning på kalfjäll

**Regeringens bedömning:** Från år 2000 bör endast fordon som uppfyller särskilda krav vad gäller marktryck vid barmarkskörning vara tillåtna. Naturvårdsverket ges i uppdrag att efter samråd med Vägverket utforma föreskrifter för terrängfordon om bl.a. högsta marktryck.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Omfattar utöver föreskrifter om marktryck även begränsning om användning av motorfordon för barmarkskörning.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser är positiva till skärpt reglering av barmarkskörning på kalfjäll. *Naturvårdsverket* anser att länsstyrelserna snarast bör få i uppdrag att träffa frivilliga överenskommelser med samebyarna rörande barmarkskörning. *Länsstyrelserna i Jämtlands och Västerbottens län, Sametinget och Samernas riksförbund* avvisar dock förslaget om anmälan vid barmarkskörning.

**Skälen för regeringens bedömning:** Regeringen konstaterar att den nuvarande körning med fordon i terrängen på barmark har en del icke önskvärda inslag. Vissa fordon har större påverkan än andra. Det har vidare visat sig svårt att kontrollera efterlevnaden av nuvarande bestämmelser. Renäringens legitima krav att bedrivas rationellt och med utnyttjande av modern teknik måste ske inom ramen för den hänsyn som krävs för att uppfylla näringens nya miljömål. Det är därför rimligt och också i överensstämmelse med strävanden som redovisas av de samiska intressena att de fordon som ger de största negativa effekterna ersätts med andra verktyg och hjälpmedel. I vad mån en ökad användning av hästar inom näringen är en sådan utveckling bör närmast vara ett intresse för rennäringen att närmare skaffa sig erfarenhet av. Möjligheter att begränsa effekterna av körning finns också i att utveckla fordon med lägre marktryck. Det är därför angeläget att närmast berörda myndigheter utformar föreskrifter om högsta tillåtna marktryck för terrängfordon. För att förhindra att körskadorna når en allt större omfattning och dessutom driva den tekniska utvecklingen mot skonsammare terrängfordon bör det från och med år 2000 endast vara tillåtet att använda fordon som uppfyller särskilda krav vad gäller marktryck vid

barmarkskörning. Regeringen anser vidare att det förslag som Naturvårdsverket anger om frivilliga överenskommelser rörande användningen av terrängfordon för barmarkskörning och som också med ungefär motsvarande innehåll redovisats av andra remissinstanser är att föredra framför anmälan till länsstyrelsen varje gång ett fordon används för barmarkskörning. Efter några års erfarenhet bör det vara möjligt att få en tillfredsställande uppfattning vilket transportarbete som renskötselarbetet kräver.

## 10.8 Överklagande av beslut i rennäringsärenden

**Regeringens förslag:** Länsstyrelsens beslut enligt rennäringslagen (1971:437) skall överklagas hos allmän förvaltningsdomstol i stället för hos Statens jordbruksverk. Beslut om upplåtelse av nyttjanderätt skall dock överklagas hos regeringen. Avser beslutet upplåtelse av rätt till jakt eller fiske, får det endast överklagas av berörd sameby. Bestämmelserna om besittningsskydd i jaktlagen (1987:259) skall inte gälla för upplåtelser enligt rennäringslagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag såvitt gäller ändringen i rennäringslagen (1971:437). Promemorian innehåller inte något förslag till ändring i jaktlagen (1987:259).

**Remissinstanserna:** *Länsstyrelsen i Västerbottens län* anser att enskilda personers ansökningar om upplåtelse av nyttjanderätt enligt 32 § rennäringslagen (1971:437) endast skall kunna överklagas av berörd sameby. *Jordbruksverket* påtalar att förslaget innebär att de personer som är bosatta inom de aktuella områdena och liksom samerna är beroende av jakt och fiske för sin försörjning inte längre får möjlighet att överklaga beslut som går dem emot. *Länsstyrelserna i Jämtlands län* och *Norrbottnens län* har tillstyrkt förslaget. *Sametinget* tillstyrker att regeringen i görligaste mån befrias från att pröva överklaganden i förvaltningsärenden. Sametinget påpekar att det för många rennäringsärenden krävs en skyndsam hantering, vilket inte går att uppnå vid en prövning i förvaltningsdomstol.

**Bakgrund:** Med tillkomsten av rennäringslagen den 1 juli 1971 omorganiserades den statliga rennäringsadministrationen. Det tidigare lappväsendet, som sorterade under länsstyrelserna i de tre nordligaste länen, upphörde och de med rennäringen sammanhängande frågorna fördes över till lantbruksnämnderna i Norrbottens, Västerbottens och Jämtlands län. Reformen år 1971 innebar emellertid inte att länsstyrelsens engagemang i rennäringsfrågor helt upphörde. Inom länsstyrelsens ansvarsområde föll nämligen även efter den 1 juli 1971 bl.a. frågor om medlemskap i sameby, registrering av stadgar för sameby, andra frågor om samebys förvaltning, förordnande av syssloman för sameby, registrering av renmärke och överprövning av vissa beslut av sameby. Länsstyrelsens beslut i dessa frågor har allt sedan lagens tillkomst kunnat överklagas till kammarrätten. Från den 1 maj 1996 gäller att

länsstyrelsens beslut i stället skall överklagas hos allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Lantbruksnämndens beslut enligt rennäringslagen kunde överklagas hos Lantbruksstyrelsen. Lantbruksstyrelsens beslut kunde överklagas till regeringen. Den 1 juli 1991 övertog länsstyrelsen lantbruksnämndens uppgifter. Samma datum övertogs Lantbruksstyrelsens arbetsuppgifter av Statens jordbruksverk. Någon ändring av ordningen för överklagande har emellertid inte skett. Länsstyrelsens beslut i rennäringsärenden får, beroende på frågans karaktär, således överklagas antingen till allmän förvaltningsdomstol eller Jordbruksverket. Endast i ett avseende har en förändring skett. Efter den 1 juli 1993 får genom en ändring i 99 § rennäringslagen nämligen Jordbruksverkets beslut i en överklagad fråga som avser upplåtelse av rätt till jakt efter älg överklagas endast av sameby. Föredragande statsrådet anförde i samband med förslaget till den lagändringen att det under senare år i fråga om flera ärendegrupper inom Jordbruksdepartementets område fattats beslut om lag- och förordningsändringar som inneburit att regeringen befriats från att pröva överklaganden i förvaltningsärenden. Starka skäl talade enligt föredraganden för att så borde ske också när det gäller ärenden om upplåtelser inom renskötselområdena. Frågan behövde emellertid beredas ytterligare, varför föredragande statsrådet inte var beredd att föreslå annan ändring än begränsningen i möjligheten att överklaga Jordbruksverkets beslut i frågor som avser upplåtelse av rätt till jakt efter älg (prop. 1992/93:32).

#### **Skälen för regeringens förslag:**

##### *Instantsordningen*

Riksdagen har vid olika tillfällen beslutat om nedflyttning från kammarrätt till länsrätt av ett stort antal typer av mål (prop. 1993/94:133, bet. 1993/94:JuU24, rskr. 1993/94:319 och prop. 1994/95:27, bet. 1994/95:JuU6, rskr. 1994/95:165). Efter förslag i prop. 1995/96:22 om tvåpartsprocess m.m. i de allmänna förvaltningsdomstolarna har riksdagen bl.a. beslutat att även sådana länsstyrelsebeslut som enligt 99 § rennäringslagen tidigare överklagades hos kammarrätten i fortsättningen skall överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten (bet. 1995/96:JuU7, rskr. 1995/96:55).

Fri och rättighetskommittén anser i sitt slutbetänkande, Domstolsprövning av förvaltningsärenden (SOU 1994:117), att regeringen bör pröva överklaganden endast i de fall det finns anledning att utöva en politisk styrning av praxis eller i de fall ärendena berör sådana områden som inte lämpar sig för domstolsprövning. Därför föreslås att en ny princip införs i förvaltningsrätten. Principen innebär att beslut i förvaltningsärenden som huvudregel får överklagas hos de allmänna förvaltningsdomstolarna såvida inte något annat är särskilt föreskrivet. Regeringen har ännu inte tagit ställning till förslagen i betänkandet. Som nämnts i det föregående har emellertid under senare år åtskilliga lag- och förordningsändringar beslutats som innebär att regeringen befriats från att pröva överklaganden i förvaltningsärenden. En motsvarande ändring bör nu övervägas även i fråga om de beslut av länsstyrelsen som



överklagas enligt rennäringslagen till Jordbruksverket. I ett fall bör dock prövningen även i fortsättningen ske hos regeringen. Det gäller beslut som avses i 32 § rennäringslagen om upplåtelse av nyttjanderätt på sådan kronomark som står under statens omedelbara disposition ovanför odlingsgränsen och på renbetesfjällen. En förutsättning för upplåtelse på sådan mark är att det kan ske utan avsevärd olägenhet för renskötseln. Länsstyrelsen prövar enligt 2 § första stycket rennäringsförordningen (1993:384) frågor om sådana upplåtelser. Som huvudregel gäller att länsstyrelsen inte har någon skyldighet att upplåta nyttjanderätt. Enligt 3 § rennäringsförordningen skall dock rätt till småviltsjakt och handredskapsfiske på de aktuella markerna upplåtas om olägenhet av betydelse inte uppkommer för rennäringen och om det inte möter något hinder enligt bestämmelserna i 32 § rennäringslagen. Med hänsyn till dessa frågors karaktär bör sådana beslut av länsstyrelsen prövas av regeringen.

Länsstyrelsens beslut om upplåtelse av sådan nyttjanderätt som avses i 32 § rennäringslagen gäller till den helt övervägande delen upplåtelse av rätt till jakt eller fiske. Som villkor för sådana upplåtelser gäller enligt 32 § andra stycket lagen att upplåtelsen skall vara förenlig med god jaktvård eller fiskevård och att den kan ske utan besvärande intrång i den rätt till jakt eller fiske som medlem i sameby har enligt 25 § rennäringslagen. När länsstyrelsen avslår en ansökan om upplåtelse av rätt till jakt eller fiske åberopas vanligen något av dessa skäl. Anledning att göra en annan bedömning än den länsstyrelsen gjort föreligger sällan. Rätten att överklaga ett sådant beslut bör därför kunna begränsas. Den fråga som bör kunna bli föremål för ytterligare prövning är huruvida upplåtelsen kan ske utan avsevärd olägenhet för renskötseln. Klagorätt bör därför inte tillkomma någon annan än berörd sameby. Jordbruksverket har påtalat att förslaget medför att inte heller de som är beroende av jakt och fiske för sin försörjning får överklaga beslut som går dem emot. Enligt regeringens mening bör det kunna förutsättas att dessa personers intressen tillgodoses genom den företrädesrätt de har enligt 3 § andra stycket rennäringsförordningen. I ärenden som rör upplåtelse av annan nyttjanderätt än sådan som avser upplåtelse av rätt till jakt och fiske bör också den som söker upplåtelse ha rätt att överklaga. Sådana upplåtelser kan avse ändamål av samhällsintresse, t.ex. upplåtelse av mark för anläggningar för radiokommunikation eller fortsatt upplåtelse av mark för befintlig byggnad.

Förslaget föranleder en ändring i rennäringslagen.

#### *Besittningsskydd vid jakträttsupplåtelser på statens mark ovanför odlingsgränsen och på renbetesfjällen*

I 15 § första och andra stycket jaktlagen (1987:259) finns bestämmelser om att vissa jakträttsupplåtelser förlängs automatiskt om avtalet slutits för en bestämd tid som överstiger ett år. Bestämmelserna om automatisk avtalsförlängning gäller enligt paragrafens tredje stycke inte upplåtelser med stöd av rennäringslagen (1971:437). I stället hänvisas till att särskilda bestämmelser gäller. Enligt prop. 1986/87:58 om jaktlag, m.m. avses därmed att besvär-

möjligheterna i rennäringslagen får utnyttjas i stället för 15 § första och andra stycket jaktlagen.

Regeringen föreslår nu den ändringen av 99 § rennäringslagen att beslut om jakträttsupplåtelser på statens mark ovanför odlingsgränsen och på renbetesfjällen inte skall få överklagas av nyttjanderättshavaren.

Som framgått av det föregående är en förutsättning för upplåtelse av bl.a. rätt till jakt på statens mark ovanför odlingsgränsen och på renbetesfjällen att det kan ske utan avsevärd olägenhet för renskötseln. Enligt 32 § rennäringslagen gäller dessutom att upplåtelsen skall var förenlig med god jaktvård och att den kan ske utan besvärande intrång i den rätt att jaga som enligt 25 § lagen tillkommer medlem i sameby.

Sådant hinder mot upplåtelse av jakträtt som anges i 32 § rennäringslagen kan av olika anledningar ha uppkommit vid upplåtelseperiodens utgång. Hinder mot ny upplåtelse föreligger då. Bestämmelsen i 15 § jaktlagen om automatisk förlängning bör därför inte gälla upplåtelser med stöd av rennäringslagen. Detta bör klargöras i paragrafen.

Förslaget föranleder en ändring i jaktlagen.

## 11 Mineralutvinning i fjällområdena

**Regeringens bedömning:** Anmälningsskyldighet för samråd med länsstyrelsen bör införas i fråga om undersökningsarbete enligt minerallagen (1991:45) inom område som avses i 3 kap. 5 § lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. (naturresurslagen). Undersökningsarbete bör utföras så att det kan antas ske utan att påtaglig skada för områdets natur- och kulturvärden uppkommer samt utan att områdets karaktär påverkas.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Minerallagen ändras så att undersökningsarbete i de områden som avses i 3 kap. 5 § naturresurslagen (de s.k. obrutna fjällområdena) inte får ske utan regeringens medgivande. Enligt minerallagen är det för närvarande länsstyrelsen som lämnar sådant medgivande.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser, bl.a. *Sveriges geologiska undersökning (SGU)*, *Länsstyrelserna i Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län*, *Kommunförbundet* samt *vissa kommuner*, bl.a. *Kiruna kommun*, tillstyrker beredningens förslag. *Kammarrätten i Sundsvall* anser att frågan bör utredas vidare. *Länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län*, *vissa kommuner*, bl.a. *Arjeplog kommun* och *Gällivare kommun*, samt *Svenska gruvföreningen* är kritiska mot förslaget.

**Skälen för regeringens bedömning:** Fjällområdet anges i naturresurslagen (1987:12) vara av riksintresse för friluftslivet och med hänsyn till dess natur- och kulturvärden. De s.k. obrutna fjällområdena (3 kap. 5 § naturresurslagen) har unika bevarandevärden och skyddas genom särskilda

hushållningsbestämmelser mot olika former av exploatering. Inom fjällvärlden i övrigt, som har mycket stora bevarandevärden, skall enligt 3 kap. 2 § naturresurslagen turismens och friluftslivets intressen särskilt beaktas vid bedömning av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Om det finns särskilda skäl utgör dock naturresurslagens bestämmelser inte hinder för att etablera anläggningar i fjällvärlden för utvinning av sådana fyndigheter av ämnen eller material som anges vara riksintresse enligt 2 kap. 7 § naturresurslagen. För att en utvinning skall få ske krävs det enligt förarbetena till naturresurslagen (prop. 1985/86:3, bet. 1986/87:BoU3, rskr. 34) att utvinningen är av mycket stor betydelse från näringspolitiska eller sysselsättningsmässiga utgångspunkter eller av försörjningsberedskapskäl. Vidare anges att ett brytningsstillstånd i regel kommer att åtföljas av ett beslut om ändring av det obrutna områdets gränser.

Nya anläggningar för att utvinna ämnen eller material i de s.k. obrutna fjällområdena är prövningspliktiga enligt 4 kap. 1 § naturresurslagen och får inte utföras utan tillstånd av regeringen. Om regeringen har prövat en anläggning eller åtgärd enligt 4 kap. naturresurslagen så är regeringens beslut bindande vid prövningen enligt minerallagen.

Minerallagen (1991:45) är så utformad att bergmästaren prövar ärenden om tillstånd till undersökning utan att någon annan än sökanden får tillfälle att yttra sig. Hinder mot undersökningsarbete i vissa områden finns införda i minerallagen (3 kap. 6 §). Undersökningsarbete får inte ske i nationalpark eller i område som statlig myndighet hos regeringen har begärt skall avsättas som nationalpark. När det gäller s.k. obrutna fjällområden får undersökningsarbete inte ske utan särskilt medgivande av berörd länsstyrelse. Undersökningsarbete får inte heller ske i strid mot föreskrifter för naturreservat enligt naturvårdslagen. Om undersökningsarbete kommer i konflikt med reservatsföreskrifter kan länsstyrelsen medge undantag från dessa enligt 12 § naturvårdslagen (1964:822). Beslut av länsstyrelse i frågor som avses i 3 kap 6 § minerallagen kan överklagas till regeringen.

Minerallagen har nyligen ändrats i syfte att bidra till bättre förutsättningar för prospektering och mineralutvinning i landet (prop. 1992/93:238, bet. 1992/93:NU33, rskr.1992/93:385). Ändringen i minerallagen har inneburit ett starkt ökat intresse från såväl svenska som utländska företag för att söka efter mineral i norra Sverige. I Miljövårdsberedningens betänkande nämns också att tillstånd för prospektering har lämnats i såväl s.k. obrutna fjällområden som i naturreservat.

De svenska fjällområdena och särskilt de s.k. obrutna fjällområdena med sina unika bevarandevärden har, allt eftersom andra naturområden exploaterats, successivt fått större betydelse sett i ett europeiskt perspektiv.

Med hänsyn till de unika bevarandevärdena i de s.k. obrutna fjällområdena och det ökande intresset för prospektering i fjällvärlden gör regeringen bedömningen att det finns skäl att förtydliga skyddet i dessa fjällområden.

I författningskommentaren till 3 kap. 5 § naturresurslagen (prop. 1985/86:3 s. 185) sägs att prospektering efter mineral normalt kan anpassas så att några påtagliga effekter på miljön inte uppkommer. Vidare sägs att

prospektering därför bör kunna bedrivas inom de obrutna fjällområdena om den sker i former som inte påverkar områdenas karaktär. I minerallagen finns inte bestämmelser om att naturresurslagen skall tillämpas vid bergmästarens beslut om undersökningskoncession. Uttalandet har heller inte på annat sätt tydligt återspeglats i minerallagen. Regeringen har nyligen uppdragit åt Gruvkommittén att göra en utvärdering av minerallagen (dir. 1995:166).

Regeringen anser mot bakgrund härav och i avvaktan på pågående översyn av minerallagen att naturvårdsförordningen (1976:484) bör kompletteras med bestämmelser om obligatorisk anmälan om samråd i fråga om undersökningsarbete enligt minerallagen i de s.k. obrutna fjällområdena. Undersökningsarbete bör utföras så att det kan antas ske utan att påtaglig skada för områdets natur- och kulturvärden uppkommer samt utan att områdets karaktär påverkas. Genom att anmälningsskyldighet enligt 20 § naturvårdslagen föreskrivs kan också länsstyrelsens medgivande förenas med villkor om t.ex. återställningsåtgärder. Länsstyrelsen kan även förbjuda att arbetsföretaget kommer till stånd.

## 12 Turism

### 12.1 Allmänt

Miljövårdsberedningen har föreslagit att länsstyrelsen skall kunna meddela anmälningsplikt för organisationer av en viss aktivitet i ett visst område. Motsvarande fråga har även behandlats i Naturvårdsverkets rapport Allemansrätten och kommersen (rapport 4446). Miljövårdsberedningens förslag i denna del och Naturvårdsverkets rapport har överlämnats till Miljöbalksutredningen (M 1993:04) för beaktande i utredningens arbete.

### 12.2 Turism och hållbar utveckling i fjällen

**Regeringens bedömning:** Turistdelegationens uppdrag angående handlingsprogram för turistnäringen innefattar även frågor om inriktningen av miljöanpassad turism.

**Miljövårdsberedningen förslag:** Turistdelegationen bör få i uppdrag att utarbeta en handlingsplan för miljöanpassad turism.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser är positiva till förslaget om handlingsplan, bl.a. *Boverket*, *Sametinget*, *Naturvårdsverket*, *Turistdelegationen*, *flera länsstyrelser*, *kommuner* och *Kommunförbundet*. *Arvidsjauras kommun* anser att länsstyrelser och kommuner själva bör utveckla en regional utvecklingsstrategi. *Vilhelmina kommun* konstaterar att ekoturismen inte kommer att ge arbetskraft att bära upp godtagbar infrastruktur. *Åre kommun* anser att ett helhetsgrepp saknas och att den ekonomiskt viktigaste

turismen är den alpina vinterturismen. *Lantbrukarnas riksförbund* framhåller att turismen i fjällen inte enbart berör kalvfjällen. *Skogsägarnas riksförbund* anser att utredningen förbigått markägarna och efterlyser klarläggande av rättsregler. Förbundet menar att en växande turism i fjällen förutsätter samverkan och avtal med markägarna.

**Skälen för regeringens bedömning:** Riksdagen beslutade våren 1995 om inriktningen och omfattningen av turistpolitiken (prop. 1994/95:177, bet. 1994/95:KrU28, rskr. 1994/95:395). Målet för turistpolitiken är att Sverige skall ha en hög attraktionskraft som turistland och en långsiktigt konkurrenskraftig turistnäring.

En särskild myndighet, Turistdelegationen, inrättades den 1 juli 1995 med uppgift att förbättra samordningen av olika statliga insatser som kan medverka till att stärka turistnäringens utveckling samt för att öka samverkan mellan staten, regionala organ, kommuner och näringen.

Staten medverkar vidare i marknadsföringen av Sverige som turistland på vissa utlandsmarknader. Ett av staten och näringen samägt marknadsföringsbolag, Sveriges Rese- och Turistråd AB, har bildats.

I propositionen om turistpolitik framhålls vikten av att näringen i sin utveckling på ett miljömässigt balanserat sätt drar fördel av de naturliga förutsättningar som Sverige har för att attrahera rekreationsturister. Marknadsföringen av Sverige inriktad på att öka antalet rekreativresenärer tar sin utgångspunkt i de unika tillgångar som landet har jämfört med andra länder. Den främsta tillgången är vår vidsträckt och orörda natur. Eftersom naturen är en unik tillgång som Sverige har, sett ur turismens synvinkel, är det av avgörande betydelse för framtiden att denna resurs vårdas. Det finns därför en mycket stark koppling mellan å ena sidan turistpolitiken och å andra sidan miljöpolitiken, naturvården och skogspolitiken.

Turistdelegationen har av regeringen fått i uppdrag att utarbeta ett handlingsprogram, vilket skall vara ett stöd för samarbetet på de mest centrala områdena i utvecklingen av svensk turism. Handlingsprogrammet skall medverka till att de offentliga insatserna bättre samordnas till en stark helhet. Det övergripande målet med handlingsprogrammet är att Sverige skall ha en hög attraktionskraft som turistland och en långsiktigt konkurrenskraftig turistnäring. Arbetet bedrivs i fem olika arbetsgrupper, vilka representerar huvudområdena för ett samlat handlingsprogram. Dessa områden är produkt- och destinationsutveckling, marknadsinformation, marknadsföring, kompetensutveckling och informationsteknologi. Resultatet kommer att presenteras under 1996.

Miljövårdsberedningen föreslår i sitt betänkande bl.a. att Turistdelegationen får i uppdrag att utarbeta en handlingsplan för miljöanpassad turism. Det pågående arbetet med handlingsprogrammet innefattar även frågor om inriktningen av miljöanpassad turism. Det arbetet bedrivs i första hand inom den grupp som arbetar med produkt- och destinationsutveckling. I arbetsgruppen är såväl myndigheter, organisationer som lokala och regionala turistföretag företrädade. Arbetet skall syfta till att förstärka och tydliggöra produkten som grund för utveckling av svensk turism. Bl.a. skall gruppen

föreslå former för hur kvalitetssäkring inom turismen kan ske. Arbetet skall bedrivas i nära samarbete med gruppen för marknadsföring.

Behovet av forskning och utveckling inom turistområdet skall också belysas inom ramen för arbetet med handlingsprogrammet.

I det samlade programdokumentet för EU:s strukturfonder i mål 6-området konstateras att turistnäringen i området har haft en stark kapacitetstillväxt under senare år tack vare ett inflöde av gäster från de större städerna och från utlandet. Antalet anställda i turistverksamhet har ökat. Länen och kommunerna har investerat stora summor i infrastruktur för turism. Kapacitetsutnyttjandet i turistanläggningarna är dock lågt utom under vinterns högsäsong. Ett förbättrat kommunikationssystem har bidragit till ökningen av turister i området. Turistmarknaden förväntas fortsätta att öka. Sektorn bör dock koncentrera sig på en ökning av kapacitetsutnyttjandet och en minskning av kostnaderna för att vara konkurrenskraftig.

Vid fördelningen av resurser mellan de olika programmen har stor tyngd lagts vid turism. Insatsområdet Företagsutveckling riktas mot små och medelstora företag samt turistsektorn. Åtgärderna för turistsektorn fokuseras på utnyttjandet av produkten och en förlängning av turistsäsongen samt på utvecklingen av yrkeskompetens och utbildning inom turistsektorn. För dessa åtgärder satsas totalt 45 miljoner ecu (varav 15 miljoner ecu är privat finansiering) resp. drygt 15 miljoner ecu (varav drygt 5 miljoner ecu är privat finansiering).

Insatsområdet Lokal utveckling skall stimulera och stödja intitiativ som bl.a. leder till ökad sysselsättning. Åtgärder inom turism och kultur kommer att fokuseras på startandet av småskaliga företag med lokala produkter som exempelvis kulturturism. På dessa åtgärder satsas totalt drygt 16 miljoner ecu (varav 1 miljon ecu är privat finansiering).

Inom EU läggs stor vikt vid miljöanpassad turism. EG-kommissionen har instiftat ett pris för turism och miljö som delades ut för första gången år 1995. Tävligen var öppen för turistdestinationer i Europa som byggt upp en miljöanpassad turism.

Som tidigare nämnts spelar turismen en central roll för utveckling och skapande av nya arbetstillfällen i landets fjällområden. Turismen har fått en växande betydelse även för samerna som ett komplement till renskötseln. Samernas kultur är en källa för unika upplevelser för turister. Problem kan dock uppstå mellan rennäring, turism och friluftsliv på grund av rennäringens känsliga natur. Det är därför mycket positivt att samerna själva startar turistföretag dels för att sprida kunskap om samisk kultur, dels för att minska störningarna mellan turister och renskötsel. Ett samarbete mellan samebyar, kommuner, turistföretag och övriga aktörer avseende informationsspridning och vilka hänsyn som bör tas avseende renskötseln är för alla berörda en förutsättning för att kunna dra nytta av den ökande turismen.

Det samlade programdokumentet för EU:s strukturfonder i mål 6-området omfattar som nämnts ett insatsområde för samisk utveckling. Ett stöd på drygt 5 miljoner ecu kommer att disponeras av Sametinget för att bevara och utveckla den samiska kulturen. Förutsättningarna att bevara den samiska

kulturen kan förbättras genom att anpassa och använda ny teknik, vilket också kan leda till nya arbetstillfällen inom turistnäring och hantverk.

Prop. 1995/96:226

### 12.3 Miljömål för turistsektorn

**Regeringens bedömning:** Instruktionen för Turistdelegationen bör ändras så att myndighetens sektorsansvar för miljön framgår tydligt.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser tillstyrker.

**Skälen för regeringens bedömning:** Staten har ett övergripande ansvar för att skydda skog, fjällvärld och andra marker från överutnyttjande.

Turismen spelar en central roll för utveckling och skapande av nya arbetstillfällen i landets fjällområden. Det kan i vissa fall kortsiktigt föreligga intressekonflikter mellan ökad turism i fjällvärlden och kraven på tillgång till orörd natur som ställs av både besökare och bofast befolkning. Långsiktigt är dock, enligt regeringens mening, turist- och miljöskyddsintressena till väsentlig del sammanfallande eftersom naturen är turismens viktigaste tillgång och därför måste vårdas och brukas på ett uthålligt sätt. Det är därvid nödvändigt att hänsyn tas till de grundläggande förutsättningar som måste uppfyllas för att turistnäringen i området skall kunna drivas effektivt och med tillfredsställande ekonomi.

Miljövårdsberedningen föreslår i sitt betänkande att instruktionen för Turistdelegationen ändras så att myndighetens sektorsansvar för miljön framgår. Myndigheten har redan idag till uppgift att i samverkan med berörda statliga och kommunala organ verka för att skapa en ökad förståelse för miljöskyddets, naturvårdens och kulturens betydelse för den svenska turistnäringen. För att ytterligare betona vikten av att turismen utvecklas på ett miljömässigt balanserat sätt bör myndighetens sektorsansvar för miljön förtydligas och miljömål för turistsektorn formuleras så att fjällregionernas specifika naturtillgångar nyttjas på ett hållbart sätt och därmed kan bibehålla sin attraktionskraft som turistmål.

Regeringen avser att ändra instruktionen för Turistdelegationen så att myndighetens sektorsansvar för miljön framgår på ett tydligt sätt.

## 13 Jakt och fiske

Miljövårdsberedningen har övervägt vissa frågor som gäller jakt och fiske, bl.a. upplåtelseformer och tidpunkt för jakt. Jordbruksverket, Sametinget och Naturvårdsverket har haft i uppdrag att utvärdera fjälljakten. Uppdraget redovisades till Jordbruksdepartementet den 2 april 1996. Ärendet bereds för närvarande.

**Regeringens förslag:** De föreslagna lagarna med undantag för ändringarna i körkortslagen skall träda i kraft den 1 januari 1997. Körkortslagen skall träda i kraft den 1 juli 1997.

**Miljövårdsberedningens förslag:** Beredningen har lämnat förslag på olika ikraftträdande tidpunkter

**Skälen för regeringens förslag:** De föreslagna lagarna syftar till ett bättre skydd för framför allt det obrutna fjällområdet. Lagändringarna kommer att medföra att vissa områden och områdesskydd behöver ses över för att uppfylla de mål som ställs upp. Arbetet med att närmare precisera de områden som berörs skall ske i samarbete med regionala och lokala myndigheter. Denna process kommer att ta en viss tid. För att arbetet med denna översyn och erforderliga övriga författningsändringar skall kunna påbörjas och genomföras bör de föreslagna lagändringarna genomföras så snart som möjligt.

Det är emellertid mindre lämpligt att under en pågående vintersäsong låta de förändringar som gäller möjligheterna att färdas i terrängen med terrängskortar slå igenom ute på fältet. Terrängkörningslagen bör därför omfattas av en övergångsbestämmelse som medför att av länsstyrelsen tidigare fattade beslut om undantag från förbud enligt terrängkörningslagen gäller till den 1 juli 1997. Övergångsbestämmelsen medför även att nya beslut om undantag måste meddelas för att dessa skall gälla fr.o.m. den 1 juli 1997.

För körkortslagens del skulle ett ikraftträdande under närmast följande vintersäsong kunna medföra problem genom att ett relativt stort antal prov för traktorkörkort behöver avläggas på kort tid. För att skapa handlingsutrymme bör ändringarna i körkortslagen träda i kraft under sommarsäsongen 1997.



### 15.1 Förslaget till lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313)

#### 1 §

I paragrafens första stycke har genom punkten 3 införts en ny bestämmelse om förbud mot körning på snötäckt jordbruksmark. Vad som är jordbruksmark anges i avsnitt 6.7 i den allmänna motiveringen.

Bestämmelsen har sin förebild i punkten 2 som avser snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog.

Den mark som en näring är beroende av har behov av ett starkare skydd än övrig mark. Den nu föreslagna bestämmelsen syftar mer till skydd för näringen än för miljön.

Det är uppenbart att upprepad körning med terrängskoter på snötäckt jordbruksmark medför risk för snöpackning som i sin tur kan medföra påtagliga problem i jordbruket. Packningen medför risk för att snösmältning och tjällossning i marken sker senare än vad som annars skulle vara fallet. Ett ökat tjäldjup eller försenad snö- och issmältning kan få följdverkningar för såväl växtstart som skörd. Gröda och annan vegetation riskerar också att ta skada. Om snötäcket är tunt föreligger risk för direkta slit- eller spårskador på marken.

Körning på jordbruksmark är enligt förslaget tillåten endast då det är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på marken, vari inbegrips gröda och annan växtlighet. Det är alltså inte tillräckligt med att en skoteråkare har anledning att anta att det inte föreligger någon risk för skada. Exempel på sådana uppenbara situationer kan vara att skaren ligger hård eller då snötäcket är tjockt.

#### 2 §

I paragrafens första stycke har gjorts en redaktionell ändring. Paragrafens andra stycke är nytt.

Genom paragrafen har regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bemyndigats meddela föreskrifter om undantag från förbuden enligt 1 § eller i särskilt fall medge undantag om särskilda skäl föreligger.

I propositionen till den nu gällande terrängkörningslagen (prop. 1975/76:67 s. 44 f) angav departementschefen att han hade för avsikt att i lagens tillämpningsförfordning under vissa förutsättningar undanta körning med terrängfordon för vissa näringar och vissa allmänna behov. Han angav vidare att länsstyrelsen borde kunna undanta erforderliga skoterleder från förbudet enligt 1 § andra stycket.

Regeringen har med stöd av 1 § andra stycket beslutat om förbud mot körning med motordrivet fordon i terrängen inom 12 fjällområden. Områdenas kvalitet för friluftsliv är beroende av i vilken utsträckning tystnaden och ostördheten kan bevaras. Systemet med dispenser inom de områden som här

avses bygga på att en restriktiv hållning skall intas för att syftet med att skydda områdena skall uppnås.

I praxis har det emellertid visat sig att undantag har medgetts i alltför stor utsträckning. Genom att ge möjlighet för regeringen att skärpa villkoren för att få medge dispens ökar förutsättningarna för att upprätthålla kvalitetsaspekten i dessa värdefulla natur- och rekreationsområden i fjällen så som varit avsikten. Avsikten är att den nu föreslagna lagändringen skall åstadkomma en sådan skärpning. Regeringen bör få föreskriva att det skall krävas synnerliga skäl för att få göra undantag från de förbud som utfärdats med stöd av 1 § andra stycket.

#### 4 §

I paragrafen stadgas straffansvar för den som överträder bestämmelserna i 1 § eller sådana förbud eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Som närmare redogjorts för i avsnitt 6.12 innebär förslaget att påföljden skärps från penningböter till böter. Härigenom åstadkoms en bättre överensstämmelse i påföljdshänseende mellan gärningar som är att bedöma enligt förevarande lag och gärningar som faller under naturvårdslagen.

## 2 a §

I paragrafen, som är ny, föreskrivs om körkorts- eller traktorkortskrav för den som för terrängskoter.

I körkortslagen har sedan lagens tillkomst funnits ett ålderskrav för att föra terrängskoter. Som framgår av avsnitt 8.1 har finns det anledning att nu skärpa kraven. Genom att införa körkorts- eller traktorkortskrav ges en tydlig signal från samhället att terrängkörning kräver ansvar och kunskap. Införandet av detta krav medför att körkortslagens bestämmelser om återkallelse och andra körkortsingripanden blir tillämpliga.

Behörigheten att föra motorfordon, terrängmotorfordon eller motorredskap klass I anges i 1 § denna lag. Genom att inte föreskriva någon särskild behörighet för att föra terrängskoter kommer alla förekommande typer av körkort enligt denna lag att ge behörighet för terrängskoter.

## 3 §

Genom att körkorts- eller traktorkortskrav införs vid förande av terrängskoter bör ålderskravet för förare av terrängskoter i paragrafens andra stycke utgå.

**65 a §**

Ändringen innebär att ett nytt första stycke tillförs bestämmelsen. Tillägget innebär att ett uttryckligt miljömål införs i lagen. Tillägget är också en utgångspunkt för det föreskriftsarbete som skall utföras enligt andra stycket.

En liknande bestämmelse finns intagen i 1 § skogsvårdslagen (1979:429). I likhet med denna bestämmelse har förevarande paragraf formulerats för att ge uttryck för ett produktionsmål och ett med detta jämförbart miljömål.

För att uppnå miljömålet krävs naturligtvis bedömningar av vad naturen kan bära i form av betestryck. Hänsynstagandet omfattar emellertid inte bara själva renbetet utan även rennäringens anläggningar och driftsformer. Själva rennäringen skall således anpassas till vad naturen tål.

**99 §**

I paragrafens första stycke anges för närvarande att vissa beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Länsstyrelsens beslut i övrigt får enligt paragrafens andra stycke överklagas hos Statens jordbruksverk. Enligt tredje stycket får Jordbruksverkets beslut överklagas hos regeringen. Verkets beslut i en överklagad fråga som avser upplåtelse av rätt till jakt efter älg får dock endast överklagas av sameby.

Länsstyrelsens beslut skall enligt första stycket i fortsättningen överklagas hos allmän förvaltningsdomstol om beslutet inte avser sådan upplåtelse som avses i 32 §. Beslut om sådan upplåtelse får enligt tredje stycket överklagas hos regeringen. Om beslutet avser upplåtelse av rätt till jakt eller fiske får det dock endast överklagas av sameby.

**15 §**

Paragrafen innehåller vissa bestämmelser om besittningsskydd vid upplåtelse av rätt till jakt. I paragrafens tredje stycke anges för närvarande att särskilda bestämmelser gäller vid upplåtelser med stöd av rennärlingslagen (1971:437). Därmed avses möjligheten att överklaga beslut enligt den lagen. Genom den ändring som sker i 99 § rennärlingslagen upphör möjligheten för jaktarrendator att överklaga länsstyrelsens beslut. Av hänsyn till rennärlingen bör inte heller i fortsättningen upplåtelse med stöd av rennärlingslagen ge rätt till automatisk förlängning av avtalet. Paragrafens tredje stycke har därför ändrats så att detta framgår.

### Sammanfattning hämtad ur betänkandet

Vårt uppdrag är att utifrån en samlad analys av miljösituationen lämna förslag till åtgärder för hållbar utveckling i landets fjällområden. Vi har tolkat detta så att vi skall överväga åtgärder som är nödvändiga för att minska miljöproblemen i de svenska fjällen som ett geografiskt avgränsat område, men att vi där vi så finner nödvändigt även kan föreslå åtgärder som är mer generell verkande. Vi har koncentrerat utredningsarbetet på planering, rennäring, skotertrafik och buller, turism och friluftsliv samt forskning, miljöövervakning och inventering. Vi har inte gjort några egna täckande inventerings- och kartläggningsinsatser i fjällområdet utan våra bedömningar har gjorts utifrån befintliga utredningar och betänkanden, olika publicerade vetenskapliga artiklar, skrivelser från myndigheter och organisationer samt egna iakttagelser i samband med besök.

I **kapitel 3** som handlar om hållbar utveckling understryks att hållbar utveckling är en process som omfattar såväl ekologisk som social och ekonomisk utveckling. De som bor i fjällregionen måste ges möjlighet till arbete, utbildning, trygghet och livskvalitet inom ramen för vad naturen tål. Vi föreslår vad som bör vara övergripande miljömål för hållbar utveckling i fjällområdet. Kommunernas roll som initiativtagare till utvecklingen av ett näringsliv med miljöprofil diskuteras. Den problematik som finns kring å ena sidan decentralisering och lokalt inflytande och å andra sidan centrala beslut när det rör fjällområdet som är av nationellt intresse diskuteras.

I **kapitel 4** som handlar om miljötilståndet konstateras att fjällmiljön är långt ifrån opåverkad av människan men ändå hör till våra mest ursprungliga miljöer med såväl nationellt som internationellt sett mycket stora naturvärden. Vi diskuterar fjällmiljöns känslighet för olika former av mänsklig påverkan, vilket pågått under lång tid. Sammantaget och sett under en längre tidsperiod har miljökvaliteten successivt försämrats. Vi diskuterar slitaget av fjällnaturen och drar slutsatsen att fjällområdet i sin helhet inte är nedslitet men att det inom vissa avgränsade områden, framförallt i de södra fjälltrakterna, finns påtagliga skador av överbetning. Vi konstaterar däremot att effekter av kanaliserat slitage, orsakat av tramp och barmarkskörning, finns över hela fjällområdet. Buller, i första hand från snöskotrar och luftfarkoster, utgör en störning som framför allt skapar relationsproblem med icke motoriserat friluftsliv samt rennäringen. Försurningen av sjöar och vattendrag i de södra och mellersta fjälltrakterna har orsakat omfattande biologiska förändringar. Fjällområdet tillförs också miljögifter genom atmosfäriskt nedfall. Fjällmiljöer är särskilt känsliga för denna påverkan varför kunskapen om halter och effekter måste förbättras.

I **kapitel 5** som handlar om planering föreslås att fjällplaneringen i högre grad blir målstyrd och syftar till att styra respektive verksamhet och anspråk till lämpligaste område för att minska intressekonflikter. För att stärka dialogen mellan fjällänen och för att biträda centrala myndigheter och regering vid beslut rörande fjällområdet i sin helhet föreslås att en fjälldelegation

inrättas. Delegationen bör utgöras av länsledningarna i fjällänen. Länsstyrelserna bör ta initiativ till länsvisa fjällråd där kommunerna ingår. Kommunerna bör ta initiativ till att stärka den lokala dialogen och samrådet mellan olika intressen. Naturresurslagens områdesgränser i fjällen bör ses över så att större områden får starkare skydd mot exploatering. Minerallagen bör ändras så att undersökningsarbete i de obrutna fjällområdena inte får ske utan regeringens medgivande.

I **kapitel 6** som behandlar rennäringen betonas betydelsen av att rennäringen tydligare accepteras som areell näring men också åläggs ett sektorsansvar när det gäller miljöhänsyn. Ett miljömål för rennäringen föreslås införas i rennäringslagen. Det centrala myndighetsansvaret för rennäringsfrågor föreslås förläggas till Glesbygdsverket. Rådgivningen bör stärkas i syfte att skapa ekonomiskt bärkraftiga rennäringsföretag och för att förebygga miljöskador. Det är angeläget att den nya renbetsinventeringen genomförs skyndsamt och att hänsynskrävande faktorer inventeras samtidigt. Rennäringslagen anser vi vara tillräcklig för att åtgärda och förebygga skador på miljön. I områden där överbetning medfört skador bör länsstyrelsen i samråd med berörd sameby upprätta åtgärdsplaner i syfte att så snabbt som möjligt få en återhämtning av betesresursen. Behovet och dragning av stängsel bör ses över för att minska skadorna på miljön. Ett viktigt motiv för att omförhandla den norsk-svenska renbeteskonventionen är att få till stånd en gränsdragning som naturligare följer renens rörelsemönster. Markanvändningsredovisningarna bör göras mer operativa genom att även känsliga områden för natur- och kulturminnesvård redovisas. Det bör närmare utredas hur en kombination av pris- och miljöstöd samt ersättningar kan utformas för miljöförbättrande åtgärder samt för att undvika negativ påverkan inom särskilt värdefulla områden. Rätten till barmarkskörning på kalfjället föreslås regleras så att skadorna på mark och vegetation minimeras. Motorcyklar av den typ som används idag bör förbjudas att användas på kalfjället efter år 2000. Många frågor som rör rennäringen och dess framtid och som måste lösas för hållbar utveckling i fjällområdet kräver en helhetsavvägning inom ramen för en samlad rennäringspolitik. Vi anser att det ligger utanför vårt uppdrag att utreda detta och föreslår därför att regeringen tillsätter en särskild rennäringspolitisk utredning.

I **kapitel 7** som behandlar skotertrafik och buller diskuteras såväl störningar av skotertrafik som skoterns betydelse. Det konstateras att regelverket rörande skotrar och skotertrafik inte är anpassat till omfattningen av trafiken, vilket inneburit betydande störningar av olika slag. Ett samlat åtgärds paket föreslås därför. Genomförande av miljöklassutredningens förslag är mycket angeläget för att minska utsläppen och sänka bullernivån. För att få framföra skoter skall krävas traktorkörkort eller körkort av annan befintlig klass. Dessutom bör krav ställas på innehav av obligatorisk skoterförarlicens som erhålls efter avlagt prov. För att bättre kanalisera trafiken till leder föreslås införande av ett 50-procentigt statsbidrag för anläggning av leder. Vidare föreslås en högsta hastighet om 50 km/tim och skärpta bestämmelser för att förbättra efterlevnaden. Regler om hänsyn till naturmiljön föreslås i terrängkörningslagen samt att det blir obligatoriskt samråd med länsstyrelsen

vid anläggande av skoterleder utanför deltaljplanelagt område. Färdselrätten måste i väsentligt högre grad än i dag regleras till leder inom såväl fjällområdet som i skogslandet. Begreppet förbudsområden föreslås ersättas med regleringsområden som delas in i tre klasser; i) orörda, dvs. mycket starka begränsningar även för yrkestrafik, ii) ostörda, dvs. relativt starka begränsningar genom få eller inga skoterleder, samt iii) kanalisering, dvs. skotertrafik tillåten på leder. Som ett första steg att nå målet föreslås att detta prövas till del genom ökat lokalt engagemang och ansvarstagande. För att säkra de mest angelägna riksintressanta områdena föreslås regeringen fatta beslut om nya och delvis utvidgade regleringsområden, varav delar föreslås bli orörda eller ostörda. Vid sidan av de möjligheter länsstyrelsen nu har för att avsätta regleringsområden och reglera skotertrafiken i områden skyddade enligt naturvårdslagen föreslås nu också kommunerna få möjlighet att inrätta regleringsområden. Det är angeläget att det samlade arbetet på alla nivåer årligen följs upp och rapporteras till regeringen och efter 4 år utvärderas med avseende på syftet. Skulle det då visa sig att problemen i allt väsentligt kvarstår föreslår vi att regeringen fattar beslut om att göra hela fjällkedjan till ett regleringsområde. Länsstyrelsernas beslut om skoterleder i de av regeringen avsatta regleringsområdena föreslås fattas i samråd med Naturvårdsverket. För att minska störningar av flygbuller i vissa områden föreslås landningsförbud och att Luftfartsverket och Naturvårdsverket ges i uppdrag att se över föreslagna och gällande restriktioner för överflygning. Som skydd för näring föreslås allmänt förbud mot körning med snöskoter på snötäckt jordbruksmark om inte uppenbar risk för skada föreligger eller efter tillstånd av markägaren, samt på skogsmark med plant- eller ungskog om inte uppenbar risk för skada föreligger eller efter tillstånd av markägaren.

I **kapitel 8** som handlar om turism och friluftsliv diskuteras möjligheterna till utveckling av en mer miljöanpassad turism. Slutsatsen är att det behövs ett förtydligat ansvar för organisatörer av friluftsliv och turism. Länsstyrelsen föreslås ge möjlighet att meddela organisatörer av en viss aktivitet inom ett visst område anmälningsplikt. Information om hänsyn till miljön och rennäring bör stärkas. För att minska miljöstörningar av nya inslag, t.ex. cykling i fjällterräng, bör länsstyrelse eller kommun använda sig av möjligheterna till att bilda naturvårdsområde. Regeringen bör ge Turistdelegationen ett ansvar som sektorsmyndighet även med avseende på miljön och ge denna i uppdrag att utarbeta en handlingsplan för miljöanpassad turism. En regional utvecklingsstrategi för en miljöanpassad turism bör upprättas och kommunerna bör se över sina turistprogram. Initiativ till miljöanpassad same-turism bör uppmuntras och stödjas. Jakt och fiske i fjällområdet diskuteras. Kunskapsläget bör förbättras avseende de vilt- och fiskebestånd som skattas och nyttjandeplaner upprättas så att bestånden säkert inte skattas utanför ramen för vad de uthålligt tål. Kunskapen om den indirekta påverkan på annat djurliv måste också förbättras. För att utnyttja lokal kunskap och minska störning gentemot rennäringen bör möjligheterna övervägas att under länsstyrelsens övergripande ansvar ha en lokal administration för under-upplåtelse.



I **kapitel 9** som handlar om forskning, miljöövervakning m.m. diskuteras behovet av att genom forskning mer generellt förbättra kunskapsunderlaget vad gäller natur- och miljöförhållanden i fjällområdet, utveckling av alternativa tekniker inom renskötsel, friluftsliv, turism och annan näringslivsutveckling. Behovet av opåverkade referensområden för forskningssyften måste tillgodoses vid planering. Utvecklingen av den regionala miljöövervakningen bör samordnas mellan fjällänen och fjälldelegationen bör se över behovet av att komplettera den tidigare fjällutredningen.

I **bilaga 3** redovisas en tidsplan för de olika förslagen.

## **Hälsa- och miljöpåverkan från snöskotertrafiken**

Alla typer av motoriserade verksamheter påverkar hälsan och miljön. I fjäll-, skogs- och skärgårdsområden i norra Sverige har snöskotern bidragit till att människor lättare kan komma ut i naturen. Dessvärre medför de positiva fördelarna av snöskoteranvändningen också att buller och avgaser från fordon påverkar vår hälsa, förorenar miljön och stör djurlivet i dessa områden. Fjällen tillhör våra mest skyddsvärda områden i vilka störningar av olika slag måste bekämpas så långt det är möjligt. Uppdraget med uppgift att föreslå ett miljöklassystem eventuellt i kombination med ytterligare styrmedel har avgränsats till snöskotrar.

Snöskotrar orsakar genom bruket av tvåtaksmotorer stora utsläpp av kolväten och kolmonoxid och ger upphov till bullerstörningar. Emissionerna medför att såväl människans hälsa som djurlivet och naturmiljön tar skada. Åtgärder bör därför vidtas för att så långt som möjligt minska avgas- och bulleremissionerna från dessa fordon. En miljöklassning av snöskotrar är ett viktigt bidrag i detta arbete.

## **Snöskotern en modern företeelse**

Snöskotern är en relativt modern företeelse i vår fjällvärld. När 1964 års Rennäringsakkunniga avgav betänkandet Snöskotern, terrängkörning och färdselrätt (SOU 1969:59) fanns det omkring 12 000 snöskotrar. Fram till denna tidpunkt hade den använts i betydande omfattning för nyttotrafik, t.ex. för skogsavverkning och räddningsinsatser, inom rennäringsen samt som transportmedel för avsidens belägna gårdar etc. Antalet terrängfordon har sedan dess mer än tiodubblats och terrängskotrarna uppgår till runt 140 000. Av dessa är knappt 130 000 fritidsskotrar och resterande del används i nyttotrafiken.

## **Miljöklassystem för terrängskotrar**

En särskild lag om miljökrav på terrängskotrar föreslås med syftet att förebygga att skador uppstår på människors hälsa eller i miljön till följd av utsläpp av avgas- och bulleremissioner från snöskotrar. Sverige blir därmed först i världen med att införa avgaskrav.

Genom lagen införs ett system med miljöklassning för nya terrängskotrar. Indelningen i klasser bygger på tre klasser där miljöklass 3 i princip kommer att motsvara dagens bullerkrav för dessa fordon. Miljöklasserna 2 och 1 motsvarar högre ställda miljökrav och innefattar såväl avgaser som buller. Miljöklasssystemet föreslås bli obligatoriskt den 1 januari 1999. Härefter skall endast skotrar i miljöklasserna 2 och 1 finnas att tillgå på den svenska marknaden.

Som en följd av miljöklasssystemet får typgodkännande för nya skotrar inte meddelas med mindre att det finns ett avgas- och bullergodkännande. Samma

förhållanden skall gälla vid registreringsbesiktning. Bullerkraven förs därmed samman med avgaskraven. I samband med avgas- och bullergodkännandet placeras skotrarna in i den miljöklass som anges av tillverkaren. Miljöklasssystemet genomförs fullt ut fr.o.m. 1999 års modeller, men bör träda i kraft redan den 1 juli år 1996.

Som en följd av att det införs miljökrav på snöskotrar införs även en obligatorisk kontrollbesiktning för sådana fordon. Besiktningssystemet bör baseras på nuvarande program för kontrollbesiktning av terrängfordon i uthyrningsverksamhet av olika slag och utökas med kontroll av det avgasrenande systemet och utsläppen vid tomgångskörning.

### **Mätmetoder**

Mätmetoder för godkännandet för och uppföljningen av avgas- och bullerkraven bör i första hand följa internationellt överenskomna standarder. Sådana saknas i dag. I avvaktan härpå kan två skilda system – prov för godkännande av motorfamilj eller annan definierad grupp motorer och genom ett kartläggande prov på motor eventuellt i kombination med chassidynamometerprov på hela fordonet – tillämpas för godkännande och uppföljning av hållbarhetskrav. Snöskotertillverkaren kommer att vara ytterst ansvarig för att emissions- och hållbarhetskraven efterlevs. De amerikanska bestämmelserna utvecklade av Society for Automotive Engineers (SAE) i mätmetoden SAE J 1088 Rekommenderad mätmetod för mätning av avgaser från småmotorer och i sinom tid utvecklad för snöskotrar (juni 1983) bör ligga till grund för avgasgodkännandet, liksom SAE J 192 Rekommenderad metod för mätning av utvändigt buller från terrängskotrar (mars 1985) bör ligga till grund för den delen av godkännandet som avser buller.

### **Tillverkarens ansvar m.m.**

Lagen om miljökrav på terrängskotrar skall hindra att sådana fordon som inte uppfyller stadgade gränsvärden förs ut i användning. För att uppnå detta syfte föreslås ett ansvar för tillverkaren. Tillverkaren åläggs ett ansvar gentemot samhället om det vid en kontroll (produktionskontroll, kontrollbesiktning m.m.), framkommer att avgas- och bullergodkänd terrängskoter inte uppfyller miljökraven enligt lagen. Ett meddelat godkännande kan också återkallas om terrängskotrarna inte innehåller de fastlagda kraven.

Skoterägaren kan på delvis samma grunder kräva att tillverkaren åtar sig att kostnadsfritt avhjälpa de fel eller brister som framkommer vid en myndighets kontroll. Detta gäller under förutsättning att skotern inte är äldre än fem år eller körts mer än 7 000 kilometer. Tillverkaren är inte heller skyldig att avhjälpa sådan fel och brister som är förorsakade av skoterägaren eller genom en olyckshändelse.

Även den som yrkesmässigt importerar eller försäljer snöskotrar föreslås få ett ansvar för att han inte hanterat snöskotrar i strid mot lagens bestämmelser. Den som yrkesmässigt importerar eller säljer snöskotrar som inte

uppfyller föreskrivna gränsvärden skall kunna ådömas böter. Att förbjuda all försäljning och import av snöskotrar som inte uppfyller föreskrivna gränsvärden är inte möjligt eftersom efterlevnaden av ett sådant förbud svårligen skulle kunna kontrolleras. En enskild person som för annat än yrkesmässigt bruk importerar eller säljer en snöskoter skall inte omfattas av den föreslagna bestämmelsen. För att få ta en sådan skoter i bruk måste den registreringsbesiktigas. Vid besiktningen skall intyg vari framgår att skotern uppfyller miljökraven visas upp.

### **Differentierad försäljningsskatt på snöskotrar**

Erfarenheterna av hittills införda miljöklasssystem visar att miljöklassningen är ett användbart och framgångsrikt instrument. För att dra nytta av de tekniska möjligheterna till minskade utsläpp och stödja en snabbare introduktion av alltmer miljöanpassade snöskotrar föreslås som ett komplement till miljöklassningen en försäljningsskatt för nya skotrar. Skatteuttaget har avvägts så att en utjämning kan ske för inköp av snöskotrar i de bättre klasserna. Den positiva miljöeffekten blir störst om skatten införs redan den 1 juli 1996. Skatte-differentieringen har byggts upp så att för skotrar som uppfyller kraven i miljöklass 3 skall en skatt tas ut med 8 000 kr. Skotrar som uppfyller kraven i miljöklasserna 2 och 1 befrias från skatt. När systemet bli obligatoriskt den 1 januari 1999 bör försäljningsskatt erläggas för miljöklass 2 med 10 000 kr eller det belopp som då kan anses motsvara den merkostnad som blir följden av det ytterligare reningssteget för miljöklass 1. Denna klass skall även efter den 1 januari 1999 vara befriad från skatt. Den föreslagna försäljningsskatten väntas innebära en förstärkning av statens inkomster med runt 43 miljoner kr.

### **Miljöeffekter**

Miljöeffekten av föreslagna emissionskrav är inte möjlig att beräkna. Härför krävs en etablerad testmetod. Med ledning av i betänkandet redovisade emissionsdata kan de föreslagna gränsvärdena för avgaser för miljöklass 2 innebära reducerade utsläpp av kolmonoxid med 70–80 %, av kolväten med mer än 50 % och partiklar med 25–30 %.

Åtgärds-kostnaden för t.ex. reduktionen av kolväten uppgår till 35 kr/kg för fritidsskotrar, medan den för yrkesskotrar inte är högre än 2,75 kr/kg. För personbilar i miljöklass 2 är den mellan 15–35 kr/kg. Kostnadseffektiviteten i det föreslagna miljöklasssystemet i kombination med en differentierad försäljningsskatt ligger därmed på samma nivå som t.ex. för bilar. Den ökar ytterligare om hänsyn dessutom tas till minskat buller, partikelutsläpp och minskade koldioxidutsläpp till följd av en reducerad bränsleförbrukning.

## **Skotermarknaden**

Tillverkare som varit förutseende i sin produktutveckling kan dra fördel av införandet av avgaskrav och skärpta bullerkrav och kan få en större del av marknaden, medan andra kan gå miste om viktiga marknadsandelar. Den differentierade försäljningsskatten bör dock motsvara de merkostnader som blir följderna av förslagen.

Snöskoterägarna kommer vid inköp av en ny snöskoter att drabbas av ett högre pris för fordonet. Han eller hon kan emellertid dra fördel av lägre drivmedelskostnader och en renare och tystare miljö. Vissa kostnadsökningar kan också följa av ett eventuellt större underhållsbehov. Priset på en mer miljöanpassad skoter skall däremot inte påverkas med mer än den allmänna prishöjningen som väntas bli följderna av försäljningsskatten.

## **Tillsyn**

Som tillsynsmyndighet för efterlevnad av lagen föreslås Naturvårdsverket. Därmed förs föreskriftsansvaret för bullerkraven över från Vägverket till Naturvårdsverket.

Yttranden har lämnats av Hovrätten för Övre Norrland, Kammarrätten i Sundsvall, Rikspolisstyrelsen, Kommerskollegium, Försvarmakten, Fortifikationsverket, Socialstyrelsen, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Kommunikationsforskningsberedningen, Luftfartsverket, Riksantikvarieämbetet, Statens fastighetsverk, Riksrevisionsverket, Riksskatteverket, Sametinget, Statens jordbruksverk, Skogsstyrelsen, Sveriges lantbruksuniversitet, Fiskeriverket, Arbetsmarknadsstyrelsen, Glesbygdsverket, Närings- och teknikutvecklingsverket, Boverket, Sveriges geologiska undersökning, Turistdelegationen, Statens naturvårdsverk, Plan- och byggtredningen (M 1992:03), Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Kopparbergs län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Väster-norrlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Arjeplogs kommun, Arvidsjaur kommun, Bergs kommun, Dorotea kommun, Gällivare kommun, Härjedalens kommun, Jokkmokks kommun, Kalix kommun, Kiruna kommun, Krokoms kommun, Ljusdals kommun, Lycksele kommun, Malungs kommun, Orsa kommun, Ovanåkers kommun, Piteå kommun, Rättviks kommun, Sollefteå kommun, Sorsele kommun, Storumans kommun, Strömsunds kommun, Sundsvalls kommun, Vilhelmina kommun, Vindelns kommun, Åre kommun, Åsele kommun, Älvdalens kommun, Örnköldsviks kommun, Östersunds kommun, Kungl. Vetenskapsakademien, Svenska kommunförbundet, Svenska samernas riksförbund, Naturskyddsföreningen, Lantbrukarnas riksförbund, Föreningen skogsindustrierna, Svenska turistföreningen, Friluftsrämjandets riksorganisation, Grossistförbundet Svensk handel, Helikopterföretagens riksförbund gemensamt med Trafikflygföretagens riksförbund, Jägarnas riksförbund, Kungl. Svenska aeroklubben, Nordiska snöskoterrådet, Skogsägarnas riksförbund, SPAF/Svenska allmänflygföreningen, Svenska fjällklubben, Svenska jägareförbundet, Svenska motorcykelförbundet, Svenska rese- och turistindustrins samarbetsorganisation, Svenska världsnaturfonden, Sveriges snöfordonsleverantörer (Snöfo), Sveriges snöskoterägares riksorganisation (Snofed), Sveriges sportfiske- och fiskevårdsförbund samt Swedish seaplane association.

Högskolan i Luleå, Borlänge kommun, Eda kommun, Hudiksvalls kommun, Robertsfors kommun, Skellefteå kommun, Sunne kommun, Torsby kommun, Vansbro kommun, Sveriges industriförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Renägarförbundet och Sveriges fiskevattenägareförbund har avstått från att yttra sig.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har bifogat skrivelser från länets rennäringsdelegation och från Krokoms kommun. Arvidsjaur kommun har bifogat skrivelser från Samrådsgruppen i skoterfrågor för Arvidsjaur kommun, Abborrträsk skoterklubb och Vithattens skoterklubb. Svenska samernas riksförbund har bifogat skrivelse från Föreningen Samisk turism i Sapmi ek.för.

Skrivelser i ärendet har vidare kommit in från Åjtte Svenskt fjäll- och samemuseum, Arjeplogs glesbygdsförening, Arjeplogs snöskoterförening, Bodbyns skoterklubb gemensamt med Brattby skoterklubb, Brännlandsortens snöskoterklubb, Holmsunds skoterförening, Hörnefors skoterklubb, Nordmalings skoterklubb, Sävarådalens snöskoterklubb, Taveljö snöskoterklubb, Tvärålunds skoterklubb, Umeå skoterklubb, Vännäs snöskoterklubb och Västanfjällets skoterklubb, Borlänge snöskoterklubb, Fjällbygdens nybyggarförening, FK Nordvingen segel, Fritids- och skoterföreningen NORD, Fyrklövers skoterklubb, Föreningen Varggruppen, Holmsunds skoterförening, Härnösands skoterklubb, Jokkmokkskretsen av Naturskyddsföreningen, Jokkmokks skoterförening, Kalix skoterklubb, Kiruna socialdemokratiska arbetarekommun, Kiruna jakt & fiskevårdsförening, Kiruna jaktvårdskrets, Kiruna naturskyddsförening, Krokoms motorklubb, Laisvalls samfällighet, Laisvallbys snöskoterförening, Lima besparingsskog gemensamt med Transtrands besparingsskog, Ljungdalen–Storsjö företagareförening, Luleå naturskyddsförening, Lycksele skotersällskap, Malå naturskyddsförening, Miljöförbundet jordens vänner, Miljöpartiet de gröna i Kiruna, Mårduddens skoterförening, Naturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet, Naturskyddsföreningen i Vilhelmina, Naturskyddsföreningens Årekrets, AB Norrlandsflyg, Norsjö motorsällskap, Piteå snöskoterklubb, Sáminuorra, Sjulsmark skoter och fiskevårdsförening, Skatamarks skoterförening, Skogsägarna i Umeå, Socialdemokratiska gruppen i Kiruna kommuns kommunstyrelse, Sollefteå skoterklubb, Stiftelsen stolta stad, Storåbränna byalag, Storåns skoterklubb, Styrgruppen för projekt "Fem samebyar i Jämtland", Svemo snöskoter touring, Svenska gruvföreningen, Svenska metallindustriarbetareförbundet/Gruv:s avd. 604, Sveriges ornitologiska förening gemensamt med Jämtlands läns ornitologiska förening, Särna snöskoterklubb, Talma sameby, Vedaklubben skoter & fiske, Vinterstadens skoter- & fritidsförening Kiruna, Vithattens skoterklubb, ÄMS FSK Lodjuret och Övre Härjedalens naturskyddsförening. Vidare har ett antal skrivelser kommit in från studiecirkel och privatpersoner.

AB Norrlandsflyg har bifogat skrivelser från Sitskigruppen och Latnjajaure fältstation. Norsjö motorsällskap har bifogat skrivelse från Norsjö kommun.

Yttranden har lämnats av Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Norrbottens län, Rikspolisstyrelsen, Kommerskollegium, Försvarmakten, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Kommunikationsforskningsberedningen, Banverket, Luftfartsverket, Riksrevisionsverket Riksskatteverket, Statskontoret, Arbetarskyddsstyrelsen, Sametinget, SIS – Standardiseringen i Sverige, Skogsstyrelsen, Närings- och teknikutvecklingsverket, Konsumentverket, Statens naturvårdsverk, Styrelsen för teknisk ackreditering, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Kopparbergs län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Arjeplogs kommun, Arvidsjaur kommun, Bergs kommun, Borlänge kommun, Dorotea kommun, Gällivare kommun, Hudiksvalls kommun, Härjedalens kommun, Jokkmokks kommun, Kiruna kommun, Kalix kommun, Krokoms kommun, Ljusdals kommun, Lycksele kommun, Malungs kommun, Orsa kommun, Ovanåkers kommun, Robertsfors kommun, Skellefteå kommun, Sorsele kommun, Storumans kommun, Strömsunds kommun, Sundsvalls kommun, Vilhelmina kommun, Vindelns kommun, Älvdalens kommun, Örnsköldsviks kommun, Östersunds kommun, Svenska kommunförbundet, Svenska samernas riksförbund, AB Svensk Bilprovning, SP Sveriges provnings- och forskningsinstitut, Grossistförbundet Svensk handel, Naturskyddsföreningen, Aspen Petroleum AB, Nordiska snöskoterrådet, Sveriges snöfordonsleverantörer (Snöfo) och Sveriges snöskoterägares riksorganisation (Snofed).

Högskolan i Luleå, Eda kommun, Piteå kommun, Rättviks kommun, Sollefteå kommun, Sunne kommun, Torsby kommun, Vansbro kommun, Åsele kommun, Föreningen Skogsindustrierna, Svenska Petroleum Institutet, OK Petroleum AB, Renägarförbundet, Skogsägarnas riksförbund, Svenska fjällklubben och Svenska motorcykelförbundet har avstått från att yttra sig.

Skrivelser i ärendet har inkommit från Bombardier-Nordtrac OY, Borlänge Snöskoterklubb, Friluftsförbundet riksorganisation, Jokkmokkretsen av Svenska naturskyddsföreningen, Socialdemokratiska gruppen i Kiruna kommuns kommunstyrelse, Svemo Snöskoter Touring, Särna Snöskoterklubb, ÄMS FSK Lodjuret samt från några privatpersoner.



**Förslag till Lag om ändring i terrängkörningslagen (1975:1313)**

Härigenom föreskrivs att i fråga om terrängkörningslagen (1975:1313)

*dels* att 3 a § skall upphöra att gälla

*dels* att 1, 2 och 4 §§ skall ha följande lydelse

*dels* att det skall införas tre nya paragrafer, 5, 6 och 7 §§, av följande lydelse.

*Gällande lydelse*

1 § Körning i terräng med motordrivet fordon för annat ändamål än jordbruk eller skogsbruk är förbjudet i hela landet

1. på barmark

2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen.

Inom delar av fjällområdet ...

2 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva undantag från förbud enligt 1 § i fråga om körning i räddningstjänst eller viss näringsutövning eller när det annars föreligger särskilda skäl.

*Föreslagen lydelse*

1 § Körning i terräng med motordrivet fordon för annat ändamål än jordbruk eller skogsbruk är förbjudet i hela landet

1. på barmark

2. på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på skogen, *eller utan tillstånd från markägare.*

3. på snötäckt jordbruksmark, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på jordbruksmarken, *eller utan tillstånd från markägaren.*

Inom delar av fjällområdet.....

2 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva undantag från förbud enligt 1 § *första stycket, eller i särskilda fall medge undantag från förbud eller föreskrifter*, i fråga om körning i räddningstjänst eller viss näringsutövning eller när det annars föreligger särskilda skäl.

*Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från förbud enligt 1 § andra stycket, eller i särskilda fall medge undantag från förbud eller föreskrifter, om synnerliga skäl föreligger.*

*Gällande lydelse*

4 § Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot 1§ första stycket 1 eller 2 eller mot förbud eller föreskrift som har meddelats med stöd av lagen döms till penningböter. Om gärningen är ringa skall dock ej dömas till ansvar.

*Föreslagen lydelse*

4 § *Vid körning i terräng med motordrivet fordon skall hänsyn och varsamhet visas mot naturen och miljön så att skada inte uppkommer och olägenhet motverkas. tas till naturmiljön liksom till andra intressen.*

5 § *Regeringen får föreskriva om krav i fråga om kunskaper, utbildning samt de villkor i övrigt som skall vara uppfyllda för att få köra motorfordon i terräng.*

*Regeringen får föreskriva att sammanslutning anordnar prov och utfärda bevis om avlagda prov enligt första stycket.*

*Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva om skyldighet att betala avgift för prov enligt andra stycket.*

6 § *För tillsyn över att bestämmelserna i denna lag efterlevs får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer utse naturvårdsvakter.*

*En naturvårdsvakt får avvisa den som utan att ha rätt till det kör i terräng med motordrivet fordon.*

7 § *Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot förbud eller föreskrift som meddelats med stöd av 1 § andra stycket eller 3 § denna lag döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bryter mot annan föreskrift eller förbud som meddelats med stöd av denna lag döms till penningböter.*

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1977:477)

*dels* att 33 § skall upphöra att gälla,

*dels* att 3 och 34 §§ skall ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen skall införas en ny paragraf, 3 a §

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

3 § Moped får föras endast av den som har fyllt 15 år.

3 § Moped får föras av endast den som har fyllt 15 år.

*Terrängskoter får föras endast av den som har fyllt 16 år.*

Utan hinder av 2 § .....  
..... jämförlig handling.

Utan hinder av 2 § .....  
..... jämförlig handling.

3 a § *Terrängskoter får endast föras av den som har körkort eller traktorkort.*

34 § Föres moped *eller terrängskoter* av barn som ej har fyllt 15 år, dömes den som har vårdnaden om barnet eller, om förseelsen har begåtts av barnet i anställningsförhållande, arbetsgivaren till böter, om han har underlåtit att göra vad som ankommit på honom för att hindra förseelsen. Till samma straff dömes även den som i annat fall tillåter barn som ej har fyllt 15 år att föra moped *eller terrängskoter*.

34 § Föres moped av barn som ej har fyllt 15 år, dömes den som har vårdnaden om barnet eller, om förseelsen har begåtts av barnet i anställningsförhållande, arbetsgivaren till böter, om han har underlåtit att göra vad som ankommit på honom för att hindra förseelsen. Till samma straff dömes även den som i annat fall tillåter barn som ej har fyllt 15 år att föra moped.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

att 3 § skall ha följande lydelse.

*Gällande lydelse*

3 § För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vane­mässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.

För någon körkortspliktigt fordon med åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, dömes till böter.

Anställer och brukar någon såsom förare av körkortspliktigt fordon den, som icke äger rätt att föra fordonet, eller tillåter någon eljest annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, dömes likaledes till böter.

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor, motorredskap eller spårvagn.

*Föreslagen lydelse*

3 § För någon körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vane­mässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.

För någon körkortspliktigt fordon med åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, dömes till böter.

Anställer och brukar någon såsom förare av körkortspliktigt fordon den, som icke äger rätt att föra fordonet, eller tillåter någon eljest annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, dömes likaledes till böter.

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, *terrängskoter*, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor, *terrängskoter*, motorredskap eller spårvagn.

## Förslag till lag om ändring i rennäringslagen (1971:437)

Prop. 1995/96:226

Bilaga 5

Härigenom föreskrivs i fråga om rennäringslagen (1971:437) att 65 a § skall ha följande lydelse

### *Gällande lydelse*

65 a § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den hänsyn som vid renskötseln skall tas till naturvårdens och kulturmiljövårdens intressen. Föreskrifterna får dock inte.....

### *Föreslagen lydelse*

65 a § *Rennäringen skall bedrivas med bevarande av naturbetesmarkernas långsiktiga produktionsförmåga så att dessa uthålligt ger en god avkastning samtidigt som den biologiska mångfalden behålls.*

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.....

Härigenom föreskrivs i fråga om naturvårdslagen (1964:822) att det i lagen skall införas en ny 20 b § med följande lydelse

*Föreslagen lydelse*

20 b § *Vid organiserat friluftsliv och turism skall hänsyn tas till naturvårdens och kulturmiljövårdens intressen. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela bestämmelser om anmälningsplikt för vissa organiserade i ett visst område. Medför verksamheten risker för miljön eller andra väsentliga missförhållanden får länsstyrelsen meddela särskilda föreskrifter rörande verksamhetens bedrivande eller förbjuda den.*

Härigenom föreskrivs i fråga om minerallagen (1991:45) att 6 § skall ha följande lydelse

*Gällande lydelse*

6 § Undersökningsarbete får inte äga rum inom nationalpark eller område som statlig myndighet hos regeringen har begärt skall avsättas till nationalpark eller i strid med föreskrifter som har meddelats beträffande naturreservat med stöd av naturvårdslagen (1964:822).

Undersökningsarbete får inte heller, utan medgivande av länsstyrelse, äga rum inom

1. befästningsområde och sådant område utanför detta som regeringen bestämmer,

2. kyrkogård och annan begravningsplats,

3. område som avses i 3 kap. 5 § lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m.

*Föreslagen lydelse*

6 § Undersökningsarbete får inte äga rum inom nationalpark eller område som statlig myndighet hos regeringen har begärt skall avsättas till nationalpark eller i strid med föreskrifter som har meddelats beträffande naturreservat med stöd av naturvårdslagen (1964:822).

*Undersökningsarbete får inte heller, utan medgivande av regeringen, äga rum inom område som avses i 3 kap. 5 § lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m.*

Undersökningsarbete får inte heller, utan medgivande av länsstyrelse, äga rum inom

1. befästningsområde och sådant område utanför detta som regeringen bestämmer,

2. kyrkogård och annan begravningsplats.

## Förslag till lag om miljökrav på terrängskotrar

Härigenom förskrivs följande.

### Inledande bestämmelser

**1 §** Denna lag syftar till att förebygga att terrängskotrar orsakar skador på människors hälsa eller på miljön genom utsläpp i luften av avgaser och buller.

**2 §** Terrängskotrar skall vara så konstruerade och utrustade att de inte släpper ut avgaser och avger buller i större mängd än som kan godtas från hälso- och miljösynpunkt.

**3 §** För terrängskotrar gäller i vissa fall krav på avgas- och buller-godkännande. Närmare föreskrifter meddelas av regeringen.

**4 §** Terrängskotrar skall uppfylla kraven för någon av de miljöklasser som anges i bilagan till lagen. En terrängskoter hänförs i samband med avgas- och bullergodkännandet till den miljöklass som anges av tillverkaren om terrängskotern uppfyller utsläppskraven för den angivna miljöklassen.

De komponenter som kan påverka avgasutsläppen eller bulleravgivningen skall vara så utformade, konstruerade och monterade att terrängskotern vid normal användning uppfyller kraven för hållbarhet för någon av de miljöklasser som anges i bilagan till lagen. Närmare föreskrifter om detta meddelas av regeringen.

Godkännande för miljöklass 3 vid registrerings- eller typbesiktning skall inte meddelas efter utgången av år 1998.

### Tillverkarens ansvar

**5 §** Om det vid en kontroll framkommer att avgas- och bullergodkända terrängskotrar inte uppfyller de krav på buller- och avgasbegränsningar som gäller enligt denna lag, får den myndighet som regeringen bestämmer förelägga tillverkaren eller dennes ställföreträdare att vidta de åtgärder som behövs. Föreläggandet får förenas med vite.

Om fordonet vid en myndighets kontroll inte uppfyller de krav som anges i första stycket, får skoterägaren kräva att tillverkaren eller dennes ställföreträdare kostnadsfritt avhjälper felen eller bristerna.

Vad som sägs i första och andra stycket gäller inte om terrängskotern är äldre än fem år eller körts mer än 7 000 kilometer. Inte heller gäller vad som sägs i första och andra stycket om felen eller bristerna beror på skoterns ägare eller brukare eller på en olyckshändelse eller därmed jämförlig omständighet.



**6 §** Den som yrkesmässigt importerar eller försäljer icke godkända terrängkotrar döms till böter.

### **Återkallelse**

**7 §** Om terrängkotrar som omfattas av ett avgas- och bullergodkännande inte uppfyller föreskrivna villkor får godkännandet återkallas.

### **Avgifter**

**8 §** Avgifter får tas ut av tillverkaren för att finansiera kostnaderna för godkännandeprovningen samt tillsyn och annan kontroll enligt denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen (kontrollavgift). Närmare föreskrifter meddelas av regeringen.

**9 §** Om undantag från kravet på avgas- och bullergodkännande medges får en viss avgift till staten tas ut (dispensavgift). Avgiften fastställs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

### **Tillsyn**

**10 §** Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

**11 §** En tillsynsmyndighet får förelägga en tillverkare av terrängkotrar att utan ersättning lämna de upplysningar, tillhandahålla de terrängkotrar, motordelar och handlingar samt utföra de undersökningar som behövs för tillsynen. Ett föreläggande får förenas med vite.

### **Överklagande**

**12 §** Ett beslut om godkännande enligt 4 § får överklagas hos tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndighetens beslut kan inte överklagas.

**13 §** Ett beslut av tillsynsmyndigheten om föreläggande enligt 5 § eller om återkallelse av ett godkännande enligt 7 § eller om föreläggande enligt 11 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**14 §** Ett beslut av tillsynsmyndigheten om kontrollavgift enligt 8 § eller dispensavgift enligt 9 § får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1996.

## Indelning i miljöklasser av nya terrängskotrar enligt 4 § lagen (0000:000) om miljökrav på terrängskotrar

### Miljöklass 3

Bullernivån för terrängskoter får inte överstiga 78 dBA.

Mätmetod: prov som i huvudsak stämmer överens med det förfarande som anges i den amerikanska mätmetoden SAE J 192 Recommended Practice. Exterior Sound Level for Snowmobiles (mars 1985)/ Rekommenderad metod för mätning av utvändigt buller från terrängskotrar.

### Utsläpp av avgaser och krav i fråga om buller

Terrängskoter skall hänföras till miljöklass 2 eller miljöklass 1, om följande krav är uppfyllda i stället för kravet under miljöklass 3.

#### 1.1 Nya terrängskotrar

De angivna gränsvärdena för avgaser uttrycks i gram per kilowattimme om inte annat anges. Gränsvärden för buller anges i dBA.

Förorening	Miljöklass	
	2	1
Kolmonoxid	200	10
Kolväten	80	7
Kväveoxider	10	7
Partiklar	4,0	1,0
Buller	75 dBA	73 dBA

#### 1.2 Provmetod

*Avgaser:* motorprov som i huvudsak stämmer överens med det förfarande som gäller för provning av avgaser enligt SAE J 1088 Recommended Practice. Test Procedure for the Measurement from Small Utility Engines (juni 1983)/ Rekommenderad metod för mätning av avgaser från småmotorer, utvecklad för terrängskotrar.

*Buller:* prov som i huvudsak stämmer överens med det förfarande som anges i den amerikanska mätmetoden SAE J 192 Recommended Practice. Exterior Sound Level for Snowmobiles (mars 1985)/ Rekommenderad metod för mätning av utvändigt buller från terrängskotrar.

### 1.3 Hållbarhetskrav

Prop. 1995/96:226

Bilaga 6

De komponenter som påverkar avgasutsläpp och bulleravgivning skall vara så utformade, konstruerade och monterade att terrängkotern inom en normal brukandeperiod av fem år eller 7 000 kilometer (motsvarande 350 driftstimmor) inte får överskrida följande gränsvärden.

#### Gränsvärden

Förorening	Miljöklass	
	2	1
Kolmonoxid	250	12
Kolväten	100	9
Kväveoxider	12	9
Partiklar	5,0	1,5
Buller	75 dBA	73 dBA

Härigenom föreskrivs  
*dels* att motorfordon i 5,6, 12 och 15 §§ skall bytas ut mot fordon,  
*dels* att rubriken till lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon samt 1, 2 och 8 §§ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 §

Till staten skall enligt denna lag erläggas försäljningsskatt på *motorfordon*.

Till staten skall enligt denna lag erläggas försäljningsskatt på *motordrivna fordon*.

2 §<sup>2</sup>

Beteckningar som används i denna lag har samma betydelse som i fordonskatalogörelsen (1972:595) och i bilregisterkatalogörelsen (1972:599).

Med miljöklasserna 1, 2, 3, 1 E eller 1 H avses i denna lag de miljöklasser som anges i 2 a § bilavgaslagen (1986:1386).

*Med miljöklasserna 1, 2 och 3 för terrängskotrar avses i denna lag de miljöklasser som anges i 4 § lagen (0000:000) om miljökrav på terrängskotrar.*

I fråga om fordon, som är inrättat för drift med elektricitet från batterier, skall vid beräkning av tjänstevikten avdrag göras för vikten av batterierna och de särskilda anordningar som fogar samman battericellerna.

4 §<sup>3</sup>

Försäljningsskatt tas ut för fordon som registreras i bilregistret och som är

1. personbil,
2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram samt övriga bussar om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 2 eller 3,
3. lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kilogram och lastbilar med en totalvikt som överstiger 3 500 kilogram, om de är försedda med dieselmotor och om de hänförs till miljöklass 2 eller 3,
4. motorcykel.

*5. terrängskoter om de hänförs till miljöklass 3.*

Fordon som enligt bilregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre är inte skattepliktiga.

<sup>1</sup>Lagen omtryckt 1984:159.

<sup>2</sup>Lydelse enligt prop. 1995/96:6.

<sup>3</sup>Senaste lydelse 1994:1789.

## Nuvarande lydelse

Skatten tas ut för skattepliktiga personbilar, bussar och lastbilar med belopp som framgår av följande uppställning. Skatten beräknas till helt tiotal kronor så att överskjutande kronor bortfaller.

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
1. Personbil	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 400 kronor
2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 400 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	–	6 000 kronor	20 000 kronor
med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram	–	20 000 kronor	65 000 kronor
3. lastbil med skåpkarosseri med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 400 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	–	6 000 kronor	20 000 kronor
med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram	–	20 000 kronor	65 000 kronor
4. lastbil utan skåpkarosseri med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	4 800 kronor	4 800 kronor	7 200 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	–	6 000 kronor	20 000 kronor
med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram	–	20 000 kronor	65 000 kronor

Skatten *tas ut* för motorcykel med 1 610 kronor om tjänstevikten inte överstiger 75 kilogram, med 2 110 kronor om tjänstevikten är högre men inte överstiger 160 kilogram, med 3 240 kronor om tjänstevikten är högre än 160 kilogram men inte överstiger 210 kilogram, samt i annat fall med 5 380 kronor.

<sup>1</sup>Lydelse enligt prop. 1995/96:6.

För personbilar, lastbilar och bussar som tillhör miljöklass 1 E eller 1 H skall skatt tas ut med motsvarande belopp som gäller för miljöklass 1.

Prop. 1995/96:226  
Bilaga 6

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1996.

För personbilar, lastbilar och bussar som tillhör miljöklass 1 E eller 1 H skall inte försäljningsskatt tas ut för tiden till och med den 31 december 1997.

#### Föreslagen lydelse

Skatten *tas ut* för skattepliktiga personbilar, bussar och lastbilar med belopp som framgår av följande uppställning. Skatten beräknas till helt tiotal kronor så att överskjutande kronor bortfaller.

Fordonsslag	miljöklass 1	miljöklass 2	miljöklass 3
1. Personbil	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 400 kronor
2. buss med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 400 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	–	6 000 kronor	20 000 kronor
med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram	–	20 000 kronor	65 000 kronor
3. lastbil med skåpkarosseri med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt	7 kronor 70 öre per kilogram tjänstevikt, ökat med 2 400 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	–	6 000 kronor	20 000 kronor
med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram	–	20 000 kronor	65 000 kronor
4. lastbil utan skåpkarosseri med en totalvikt av högst 3 500 kilogram	4 800 kronor	4 800 kronor	7 200 kronor
med en totalvikt överstigande 3 500 kilogram men högst 7 000 kilogram	–	6 000 kronor	20 000 kronor
med en totalvikt överstigande 7 000 kilogram	–	20 000 kronor	65 000 kronor

Skatten *tas ut* för motorcykel med 1 610 kronor om tjänstevikten inte överstiger 75 kilogram, med 2 110 kronor om tjänstevikten är högre men inte överstiger 160 kilogram, med 3 240 kronor om tjänstevikten är högre än 160 kilogram men inte överstiger 210 kilogram, samt i annat fall med 5 380 kronor.

För personbilar, lastbilar och bussar som tillhör miljöklass 1 E eller 1 H skall skatt tas ut med motsvarande belopp som gäller för miljöklass 1.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1996.

För personbilar, lastbilar och bussar som tillhör miljöklass 1 E eller 1 H skall inte försäljningsskatt tas ut för tiden till och med den 31 december 1997.

*För terrängskotrar skall skatt tas ut med 8 000 kronor.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1996.

För personbilar, lastbilar och bussar som tillhör miljöklass 1 E eller 1 H skall inte försäljningsskatt tas ut för tiden till och med den 31 december 1997.

**Förslag till lag om ändring i rennäringslagen (1971:437)**

Härigenom föreskrivs att 99 § rennäringslagen (1971:437)<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Länsstyrelsens beslut *enligt 1, 12, 17, 21, 39, 43, 50, 62, 65 a och 71 §§, 72 § andra och tredje styckena samt 74, 79, 80, 93 och 97 §§ denna lag* får överklagas hos kammarrätten. Länsstyrelsens beslut att bevilja registrering av renmärken får dock inte överklagas.

Länsstyrelsens beslut *i övrigt enligt denna lag* får överklagas hos Statens jordbruksverk.

*Jordbruksverkets beslut får överklagas hos regeringen. Verkets beslut i en överklagad fråga som avser upplåtelse av rätt till jakt efter älg får dock överklagas endast av sameby.*

*Föreslagen lydelse*

99 §

Länsstyrelsens beslut *som avser annat än upplåtelse av nyttjanderätt enligt 32 §* får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Beslut att bevilja registrering av renmärken får dock inte överklagas.

Länsstyrelsens beslut *som rör upplåtelse av nyttjanderätt enligt 32 §* får överklagas hos regeringen. *Beslut som avser upplåtelse av rätt till jakt eller fiske får dock överklagas endast av sameby.*

*Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

---

Denna lag träder i kraft den 19XX. Äldre bestämmelser tillämpas dock i fråga om beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

<sup>1</sup>Lagen omtryckt 1993:36.



Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 maj 1996

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Hjelm-Wallén, Freivalds, Wallström, Tham, Åsbrink, Schori, Blomberg, Andersson, Winberg, Uusmann, Ulvskog, Sundström, Lindh, Johansson, von Sydow, Klingvall, Åhnberg, Östros, Messing

Föredragande: statsrådet Lindh

---

Regeringen beslutar proposition 1995/96:226 Hållbar utveckling i landets fjällområden.