

**Nr 99**

**Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om körning i terräng med motordrivnet fordon; given Stockholms slott den 21 april 1972.**

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden, föreslå riksdagen att bifalla det förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## **GUSTAF ADOLF**

**INGEMUND BENGTTSSON**

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås en lag om körning i terräng med snöskoter eller annat motordrivnet fordon. Kan sådan körning inom visst område medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt, får Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer förbjuda eller meddela föreskrifter för körningen. Förbud eller föreskrifter får inte onödigtvis hindra nyttotrafiken.

## Förslag till

### Lag om körning i terräng med motordrivet fordon

Härigenom förordnas som följer.

**1 §** Kan körning med snöskoter eller annat motordrivet fordon i terräng eller på väg, som ej allmänt nyttjas för samfärdsel, inom visst område medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt, får Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer förbjuda eller meddela föreskrifter för sådan körning inom området.

**2 §** Vid meddelande av förbud eller föreskrift enligt 1 § skall iakttagas att körning som är till gagn för ortsbefolkningen eller som behövs för yrkesutövning eller annat nyttigt ändamål ej onödigtvis hindras.

**3 §** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förbud eller föreskrift enligt 1 § dömes till böter.

---

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Utdrag av protokollet över jordbruksärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 21 april 1972.

Närvarande: statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, CARLSSON.

Chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Bengtsson, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om lagstiftning om *körning i terräng med snöskoter eller annat motordrivet fordon* och anför.

### Inledning

Frågan om reglering av den snabbt ökande snöskotertrafiken har under de senaste åren aktualiserats i olika sammanhang bl. a. i riksdagen. Den 17 maj 1968 förordnade Kungl. Maj:t att aktuella frågor om snöskotertrafiken skulle överlämnas till rennäringsakkunniga<sup>1</sup> för utredning. Utredningsuppdraget skulle avse snöskotrarnas användning i terrängen med hänsyn till inverkan på naturvärden, renskötseln, turismen, jakt- och fiskevärden och andra liknande miljömässiga frågor. De sakkunniga avlämnade i december 1969 betänkandet (SOU 1969: 59) Snöskotern — terrängkörning och färdselrätt.

Rennäringsakkunniga har under sitt arbete samrått med motorredskapsutredningen (K 1968: 49)<sup>2</sup>, åt vilken utredning Kungl. Maj:t i april 1968 uppdrog att se över de s. k. översnöfordonens rättsliga ställning. Motorredskapsutredningen avlämnade i januari 1970 betänkandet (SOU 1970: 9) Snöskotern — fordonet och föraren. Motorredskapsutredningen har övervägt de frågor som hänger samman med snöskotrarna och deras förare, nämligen bl. a. frågor om fordonens beskaffenhet, utrustning, registrering, besiktning, försäkring och krav på körkort. Dessa

<sup>1</sup> Rennäringsakkunniga — vattenrättsdomaren L. af Klintberg, ordförande, lantbruksdirektören N. Agerberg, ordningsmannen A. Persson-Blind, landshövdingen I. R. Lassananti och överinspektören L. Å. Wikman — tillkallades av chefen för jordbruksdepartementet med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 21 maj 1964 för att utreda och avge förslag rörande rennärigen i Sverige och därmed sammanhängande frågor.

<sup>2</sup> Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 3 mars 1967 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet en sakkunnig, kanslichefen C. Åke Odén, för att se över reglerna om motorredskap och utreda vissa närliggande frågor. Den sakkunnige antog för utredningsverksamheten beteckningen motorredskapsutredningen.

frågor övervägs f. n. inom kommunikationsdepartementet med sikte på en så snar lösning som möjligt.

Efter remiss har yttranden över rennäringsakkunnigas betänkande avgetts av hovrätten för Övre Norrland, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, statens järnvägar, kammarkollegiet, statens trafiksäkerhetsverk, domänverket, lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen, statens naturvårdsverk, arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, motorredskapsutredningen, bilskatteutredningen, Cykel- och mopedfrämjandet, Skid- och friluftsförbundet, Svenska fjällklubben, Svenska jägareförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska motorcykelförbundet, Svenska naturskyddsföreningen, Svenska samernas riksförbund, Svenska turistföreningen, Sveriges fritidsfiskares riksförbund, Sveriges fältbiologiska ungdomsförbund, Sveriges snöfordonsleverantörer — ATF och Skogsindustriernas samarbetsutskott.

I denna fråga har samråd ägt rum med chefen för kommunikationsdepartementet.

## Nuvarande förhållanden

### Olika typer av översnöfordon m. m.

Med översnöfordon<sup>1</sup> avses vanligtvis sådana markgående motordrivna fordon som är konstruerade huvudsakligen för framkomlighet under olika snöförhållanden. Gemensamt för hittills gängse typer är att de utgör bandfordon, dvs. motorens kraft överförs till ett eller flera drivband eller liknande anordning som ligger an direkt mot underlaget. Styrningen sker antingen genom banden så att ett band bromsas medan det andra behåller eller ökar drivhastigheten eller genom en särskild styranordning av skid- eller medtyp med enkelt eller dubbelt skidställ. Översnöfordonen kan framföras även på barmark, t. ex. över myrar. En del typer av översnöfordon kan ges ökad användbarhet för barmarksgång genom att fordonens styranordning förses med hjul i stället för skidor.

Den i särklass vanligaste typen av översnöfordon är snöskotern, som främst utmärks genom sin lätthet, normalt 150—250 kg tjänstevikt. Motorstyrkan brukar uppgå till 12 à 40 hkr SAE, och maximifarten kan vara över 100 km i timmen men brukar i terräng normalt hållas under 50 km i timmen. Fordonet har en längd av 200—250 cm. Dess bredd understiger som regel 100 cm.

Snöskotern används ofta tillsammans med släpsläde för transport av

<sup>1</sup> En utförlig redogörelse för översnöfordonens konstruktion och egenskaper m. m. lämnas i motorredskapsutredningens betänkande (SOU 1970: 9) Snöskotern — fordonet och föraren.

utrustning, gods eller passagerare. Inköpspriset för de vanligaste skotermmodellerna ligger mellan 5 000 och 8 000 kr.

Snöskotern begagnas i stor utsträckning för nyttotrafik, t. ex. som polis- och räddningsfordon, inom rennäringsringen, för transporter till av- sides belägna gårdar och vid anläggnings- och avverkningsarbeten. Det är numera också mycket vanligt att snöskotrar används i fritids- och turismsammanhang, såsom vid jakt och fiske, fjäll- och skärgårdsutflykter samt skidtolkning.

Antalet inom Sverige hittills försålda snöskotrar torde uppgå till mellan 20 000 och 25 000. Den aktuella fordonsparken kan uppskattas till inemot 20 000. Inom landet försäljs omkring 4 000 nya fordon om året.

Av tyngre översnöfordon finns olika typer. De vanligaste är arméns bandvagnar och olika modeller av s. k. vesslor. De har ungefär samma utrustning som vanliga bilar men är försedda med drivband som även används för styrning. Vesslorna, som är relativt dyra i anskaffning, begagnas praktiskt taget uteslutande i nyttotrafik, exempelvis i fjällräddnings- och polistjänst, vid fjällhotell samt för anläggnings- och avverkningsarbeten. Framkomligheten är hög även på barmark. Antalet civila vesslor i Sverige uppskattas till ca 400.

Utanför det använda bezeuget översnöfordon faller ett flertal andra terränggående fortskaffningsmedel av vilka vissa ännu så länge befinner sig på experiment- och utvecklingsstadiet. Dessa fortskaffningsmedel är i första rummet avsedda för barmarksgång men kan, i större eller mindre utsträckning, användas också i snö och i en del fall på vatten (amfibiefordon). En del typer är hjuldrivna, varvid den förbättrade terrängframkomligheten vinns genom ökning av gummiringarnas dimensioner, ibland i förening med sänkning av ringarnas lufttryck. Andra modeller har propeller- eller jetdrift och kan då antingen vara försedda med medar (propellerslädar) eller innehålla aggregat som utvecklar "luftkuddar" av komprimerad luft på vilka farkosterna vilar under gång (luftkudde- eller svävarfarkoster).

### Gällande bestämmelser m. m.

Trafiken med snöskoter och andra motordrivna fordon kan i vissa fall inskränkas med hänsyn till naturvårdsintresset. Sålunda kan enligt naturvårdslagen (1964: 822) Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer för varje nationalpark meddela de föreskrifter om rätten att färdas över nationalparken eller annars vistas där som behövs för att trygga ändamålet med nationalparken (5 § andra stycket). Med stöd av denna bestämmelse har i allmänhet i de reglementen som fastställts för parkerna tagits in förbud att där använda motordrivna fordon. De som driver renskötsel inom parkerna har ansetts vara undantagna från förbudet. För de områden som enligt naturvårdsla-

gen avsatts som naturreservat kan länsstyrelsen meddela föreskrifter om vad allmänheten har att iakttaga för att ändamålet med reservatet skall tryggas (10 §). I alla reservat i norrlandslänen och i Kopparbergs län gäller förbud mot motordrivna fordon. I några fall omfattar förbudet uttryckligen översnöfordon eller snöskoter. Genom kungörelsen (1965: 57) om lokala bestämmelser till skydd för djurlivet har länsstyrelsen bemyndigats att utfärda förbud att bl. a. färdas eller uppehålla sig inom visst område. Förutsättningarna för att sådant förbud skall utfärdas är att det — utöver fridlysning enligt jaktstadgan (1938: 279) — krävs särskilt skydd för djurlivet inom området i fall då erforderligt skydd ej har anordnats enligt naturvårdslagen. Meddelat förbud gäller inte markinnehavaren eller hans folk och inte heller statlig eller kommunal tjänsteman i tjänsterenden.

Allmänna ordningsstadgan (1956: 617) innehåller bestämmelser som gör det möjligt för lokal myndighet att från ordningssynpunkt reglera färdselrätten vid sidan om allmänna och enskilda vägar och körleder. Med stöd av stadgan kan kommunfullmäktige i lokal ordningsstadga införa färdselförbud inte bara på allmänna platser utan även på andra områden som upplåtits till allmänt begagnande (1 § andra stycket, 7 och 23 §§). Som exempel kan nämnas att den lokala ordningsstadgan för Kiruna kommun innehåller bestämmelser om trafik med snöskoter. I stadgan förbjuds allmänheten att — utan särskilt tillstånd av polismyndighet — köra snöskoter dels inom stadsplanlagt område och inom vissa områden med fastställd byggnadsplan, dels inom vissa andra särskilt angivna områden där det finns t. ex. skidbackar, slalombackar, källbackar och särskilt anlagda skidspår.

Enligt särskild föreskrift i allmänna ordningsstadgan (12 § andra stycket) är det förbjudet att utan tillstånd av polismyndighet anordna tävling eller uppvisning i motorsport. Detta tillståndstvång är inte inskränkt till allmän plats och därmed likställt område, och det gäller också i fråga om sådana motordrivna färdmedel som helt eller delvis är undantagna från bestämmelserna i vägtrafiklagstiftningen, exempelvis snöskotrar.

Kungl. Maj:t har vid flera tillfällen i anledning av framställningar från tillverkare och importörer med stöd av vägtrafikförordningen bestämt om klassificering av snöfordon av olika fabrikat. Så t. ex. har Kungl. Maj:t funnit ett antal snöskotrar av olika fabrikat vara att hänföra till motorfordon allenast under förutsättning att de tas i bruk på väg. En följd härav är den att fordonen inte kunnat lagligen framföras på väg, om de inte registrerats.

För luftkuddefarkost (svävare) gäller särskilda bestämmelser. Svävare får inte brukas inom riket utan särskilt tillstånd. Sådant tillstånd meddelas av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer (SFS 1966: 159).

Rätten att färdas över annans mark följer av den s. k. allemansrätten. Denna rätt begränsas främst genom bestämmelsen om straff för tagande av olovlig väg (12 kap. 4 § brottsbalken) av vilken framgår att det är förbjudet för utomstående att färdas över tomt eller plantering eller över annan äga, som kan skadas därav. Till de oklara frågorna rörande allemansrättens innebörd torde höra spörsmålet om och i vad mån befogenhet finns att utan markägarens samtycke färdas i terrängen med lätta översnöfordon som snöskoter. I en framställning<sup>1</sup> av allemansrätten som lämnas av professor Bertil Bengtsson sägs bl. a. följande:

Allmansrätten kan enklast beskrivas som en befogenhet för envar att i viss utsträckning nyttja annans fastighet, oavsett om man äger någon särskild rätt till den. Nyttjandet får dock inte gå så långt att fastighetens ägare (eller annan med särskild rätt till fastigheten, t. ex. en nyttjanderättshavare) tillfogas nämnvärd olägenhet eller skada. — Innebörden av denna modifikation är svår att fastställa. De lagbestämmelser som finns på området är delvis svårtolkade. Rättspraxis är obetydlig och litteraturen sparsam. Vissa frågor om avvägningen mellan markägarens och allmänhetens intressen är starkt kontroversiella. En hänvisning till sedvanan ger knappast tillräcklig ledning, eftersom på senare år — särskilt med bilismens genombrott — allmänhetens vanor befunnit sig i snabb förändring och för övrigt torde växla bland olika kategorier av friluftsintrasserade. Vid en tolkning av oklara lagregler verkar det mera närliggande att särskilt beakta den allmänna tendensen bl. a. i naturvårdslagen att tillvarataga allmänhetens intresse av rörelsefrihet i markerna, så länge markägaren inte tillfogas nämnvärd ekonomisk skada. — Ytterligare kompliceras läget av att bestämmelserna huvudsakligen rör straffansvar, vilket också utgör den praktiskt viktigaste påföljden när allmänhetens befogenheter överskrids. Allt nyttjande som går fritt från straff kan dock inte anses tillåtet.

I Norge gäller f. n. följande reglering för snöskoterkörning. I mars 1969 meddelade direktoratet för statens skogar bestämmelser för motoriserad trafik på statsallmänningar. Bestämmelserna baserade sig på statens äganderätt till marken och utformades som en fullmakt för förvaltare av dessa allmänningar att efter samråd med lokal myndighet ingripa mot onödigt bruk av motordrivna transportmedel vid färdsel utanför väg på statsallmänningar. Senare år 1969 gav direktoratet motsvarande fullmakt till förvaltare av statsegendom som inte är statsallmänning. Med stöd av dessa fullmakter har förbud mot snöskoterkörning meddelats i stor omfattning bl. a. på Hardangervidda och i Nordnorge. Undantag har därvid gjorts för nyttotrafik såsom körning i samband med ambulans-, räddnings- och polistjänst samt i näringsutövning såsom renskötsel. Övrig körning är beroende av dispens i särskilda fall. Lantbruksminister Treholt har i stortinget i januari 1972 förutskickat att en särskild utredning kommer att tillsättas med uppdrag

<sup>1</sup> Framställningen finns intagen i Jonzon—Delin, Naturvårdslagen s. 17.

att överväga frågan om lagreglering av snöskoterkörning på såväl allmän som privat mark.

Någon lagstiftning om trafik med snöskoter eller andra terrängfordon har inte genomförts i Finland. För att närmare utreda frågan har en särskild kommitté, den s. k. snöskoterkommittén, tillsatts. Kommittén väntas presentera sin utredning i slutet av maj 1972.

### De sakkunniga

De sakkunniga anser att snöskotern i regel torde kunna framföras utan särskilt tillstånd av markägaren, om det sker på snötäckt mark utanför tomter och planteringar.

Enligt de sakkunniga är det numera en allmän uppfattning att den snabbt ökande snöskotertrafiken ger upphov till åtskilliga olägenheter särskilt i fjälltrakterna. Det framhålls att skotrarna har ökat risken för utrotning av vissa djurarter, att de underlättar tjuvskytte, tjuvfiske och renstölder och att renskötseln försvåras genom att skotertrafik äger rum exempelvis inom kalvningsområden och i närheten av platser där renarna brukar samlas ihop. Dessutom vållar snöskoterförarna ofta otrevnad och irritation för andra som uppehåller sig i fjällen, då de stör tystnaden i naturen, kör i vägen för slalomåkare och skadar befintliga skidspår. Olägenheter av snöskoterkörning uppges förekomma även utanför fjälltrakterna, t. ex. för renskötseln i skogsterräng och för skidåkning i närheten av tätorter. De sakkunniga framhåller att samtidigt som farhågorna för skotertrafikens avigsidor kommit till tydligt uttryck har hörda myndigheter och organisationer nära nog genomgående framhållit att snöskotern, rätt använd, utgör ett mycket värdefullt kommunikationsmedel särskilt i vägfattiga trakter. Ingen meningsskiljaktighet har sålunda rått om att nyttotrafiken med snöskoter — t. ex. i renskötsel och skogsbruk, för person- och godsbefordran till och från avsides liggande permanentbebyggelse samt i räddnings- och polistjänst — bör vara tillåten. Också när det gäller den mer nöjesbetonade skoterkörning som äger rum i samband med fritidsfiske eller eljest i avkopplingsyfte har enligt de sakkunniga flertalet av dem som yttrat sig under utredningsarbetet gjort gällande att det inte är önskvärt med ett generellt snöskoterförbud utan att det endast är förekommande olägenheter av trafiken som bör motarbetas.

De sakkunniga anför sammanfattningsvis att de olägenheter som snöskotrarna vållar i vissa trakter och än mer den snabba ökningen av antalet terrängfordon som är att emotse gör det nödvändigt med någon form av ingripande från det allmännas sida för att hindra en invasion av motoriserad trafik i ömtåliga trakter och för att komma till rätta med förekommande missbruk. Ingripandena bör emellertid göras så att så

långt möjligt endast missbruken men inte den lojala användningen av terrängfordonen hindras.

De sakkunniga framhåller särskilt att deras förslag bör ses mot bakgrunden av att motorredskapsutredningen i sitt betänkande föreslår bestämmelser rörande terrängfordonens kommunikationstekniska behandling. De missförhållanden som f. n. förekommer beror till inte ringa del på att det saknas kompetenskrav för förarna, att fordonen i stor utsträckning är anonyma, att ingen högsta bullernivå är fastställd, att inga i praktiken användbara regler finns om korsning med den vägbundna trafiken, etc. Behovet av inskränkningar i rätten att färdas med snöskoter får därför enligt de sakkunniga inte bedömas med utgångspunkt i dagens situation utan man bör kunna räkna med att åtskilliga av de nuvarande avarterna inom skotertrafiken försvinner när ändamålsenliga trafiktekniska regler blivit införda.

De sakkunniga diskuterar ingående frågan huruvida det bästa sättet att komma till rätta med olägenheterna av snöskotertrafiken är att införa något slag av generellt förbud eller om mer selektiva åtgärder i form av lokala förbud e. d. bör tillgripas.

Verkan av ett generellt förbud är främst att därigenom åstadkommer man en för hela landet enhetlig reglering som kan förutsättas bli känd för alla som innehar eller överväger att skaffa snöskoter eller annat terrängfordon. Ett sådant förbud kan därför antas verka starkt hämmande på försäljningen av sådana fordon till personer som inte har användning för dem i sitt arbete. Ett generellt förbud skulle sålunda på litet längre sikt sannolikt visa sig vara ganska effektivt som spärr mot en tilltagande motoriserad nöjestrafik med terrängfordon. Enligt de sakkunniga bör emellertid inte förbises att ett generellt förbud för nöjeskörning är förenat med betydande olägenheter. En invändning mot förbudstanken är att det i stora delar av landet hittills inte framkommit nämnvärda olägenheter av skotertrafiken och att det får anses ovisst om det ens i framtiden blir nödvändigt att begränsa den annat än i vissa trakter. Bl. a. de norrländska skärgårdarna har tack vare snöskotrarna blivit lätt tillgängliga också under vinterhalvåret. För sådana regioner skulle ett generellt snöskoterförbud framstå som omotiverat och i varje fall nödvändiggöra ett omständligt och dyrbart dispensförfarande. En annan nackdel av ett generellt förbud är enligt de sakkunniga svårigheten att dra gränsen mellan tillåten nyttotrafik och förbjuden nöjestrafik. Visserligen är en hel del av nyttotrafiken av sådant slag att det knappast behöver råda något tvivel om att den skulle vara tillåten, t. ex. körning i samband med renskötsel, skogsbruk, ambulans-, räddnings- och polistjänst, reparation av kraftledning etc. Vid sidan härav finns emellertid användningsområden, där det är svårt att ge generella regler och där det vore önskvärt att i stället kunna anpassa förbudets räckvidd med hänsyn till förhållandena i det särskilda fallet. Exempel härpå är vissa

varutransporter, jakt- och fiskeutflykter och bogsering av tolkande skidåkare. Gränfallen mellan den klart nyttiga och den klart onödiga trafiken torde bli mycket talrika, varav följer att ett dispensförfarande för de oklara fallen måste få avskräckande proportioner.

Alternativet till ett generellt förbud mot annan trafik än den utpräglade nyttotrafiken är att möjlighet införs till lokala inskränkningar i färdselrätten. Härigenom torde man inte uppnå en lika kraftig broms på snöskoterförsäljningen som med ett generellt förbud, och denna utväg kan måhända såtillvida sägas inte helt tillgodose de från naturskyddshåll framförda önskemålen om en effektiv spärr mot tendensen till ökning av antalet motordrivna terrängfordon. Å andra sidan blir det möjligt att anpassa de förbud som kan behövas efter de lokala förhållandena, vilket bl. a. innebär att undantag från förbuden i form av personliga dispenser behövs i väsentligt mindre omfattning än om alternativet med generellt förbud väljs. Även om svårigheterna med gränsdragningen mellan tillåten och otillåten trafik inte helt bortfaller, blir dock problemen åtminstone kvantitativt i hög grad reducerade.

De sakkunniga förordar mot bakgrunden av de överväganden som sålunda gjorts utvägen med lokala förbud.

En grund för ett färdselförbud bör enligt de sakkunniga vara att djurlivet behöver skyddas inom visst område. Behovet av skydd för djurlivet kan enligt de sakkunniga uppenbarligen vara för handen även om det inte föreligger en aktuell fara för att viss djurart försvinner, i vilket fall ett förbud enligt 14 § naturvårdslagen bör meddelas. Även regionala och lokala fredningsbehov avses sålunda bli tillgodosedda genom utfärdande av ett lokalt färdselförbud. Givetvis skall ett sådant förbud kunna inskränkas till viss del av året, t. ex. yngeltiden.

Ett annat skäl till ett färdselförbud bör vara risken för oturen för närboende eller andra, dvs. för dem som uppehåller sig inom området vare sig de är bosatta där eller inte. Avsikten är att beslutsmyndigheten vid behov skall kunna verkställa ett slags uppdelning av markerna mellan sådana områden där motoriserad turism får förekomma och andra som i möjligaste mån hålls fria från motortrafik. Endast undantagsvis bör det emellertid förekomma att ett område eller en vandringsled avstängs för snöskotrarna utan att en alternativ framkomstmöjlighet står öppen för dem. Över huvud taget bör enligt de sakkunniga befogenheten att begränsa färdselrätten för en del av allmänheten i syfte att främja trevnaden hos en annan del utövas med varsamhet.

Det bör dock finnas möjlighet att i enstaka fall, då fråga är om särpräglade områden med stort skönhetsvärde där motorbuller skulle verka starkt störande, förbehålla naturupplevelsen åt dem som är beredda att ta sig dit utan motoriserade hjälpmedel.

Gemensamt för de båda motiven till färdselförbud — skydd för djurlivet och undvikande av oturen — är att skyddsbehovet skall vara knu-

tet till visst område. Enligt de sakkunniga är det inte meningen att generella färdselförbud skall utfärdas, gällande för hela länet eller exempelvis alla länets fjälltrakter. I stället förutsätts en noggrann avvägning mellan de fördelar och de olägenheter som ett eventuellt förbud kan antas medföra både för allmänheten och för den berörda bygden. Enligt de sakkunniga bör beslutsmyndigheten också tillse att förbudsområdet inte görs större och förbudstiden inte längre än som motiveras av skyddsbehovet. Att skyddsbehovet skall vara knutet till visst område innebär inte heller att förbudet måste omfatta hela detta område. Tvärtom bör ett färdselförbud normalt gälla endast vissa vandringsleder o. d. Det är enligt de sakkunniga inte heller sagt att förbudet behöver begränsas till det område som skall skyddas utan i många fall kan det vara viktigast att tillfartslederna dit blir spärrade. En faktor som i praktiken bör tillmätas avsevärd betydelse är omfattningen av de bullerstörningar som den aktuella trafiken för med sig. Visar det sig framdeles möjligt att allmänt få skotrarna bättre ljuddämpade, bör sålunda förbudsbestämmelserna efter hand kunna tillämpas mindre strängt än om nuvarande bullernivå inte går att sänka.

I fråga om färd på is med snöskoter och andra terrängfordon anser de sakkunniga att några inskränkningar inte behövs med hänsyn till naturvårdsintresset.

De sakkunniga tar också upp frågan huruvida okynneskörning med skoter i renbetesmarkerna, varigenom renarna blir störda och i vissa fall kan skadas, bör motivera lokala förbud mot snöskoterkörning. Frågan är enligt de sakkunniga svår att riktigt bedöma. Sannolikt uppkommer mera väsentliga olägenheter i huvudsak bara under speciella förhållanden — främst i samband med renkalvningen och när renarna samlas ihop i större flockar. Normalt torde renarna annars inte bli allvarligt störda av snöskotrarna, som allmänt används av renskötarna själva. De från renskötselsynpunkt allvarligaste verkningarna av skotertrafiken uppkommer på kalvningslanden och under rensamlingsarbeten. Då det här är fråga om relativt begränsade områden, bör det inte vara omöjligt att genom lokala terrängkörningsförbud hindra eller åtminstone avsevärt begränsa onödig körning vid dessa tillfällen. Både kalvningslanden och flertalet rensamlingsplatser används regelbundet år efter år. Det är därför förhållandevis lätt att fastställa var skyddsbehov är för handen. Ett förbud bör inte omfatta annan tid än den då förbudsområdet brukar begagnas som kalvningsland resp. för rensamling.

Enligt de sakkunniga krävs uttryckliga regler om att nyttotrafiken inte får hindras av ett utfärdat förbud och att allmänhetens rätt att färdas inte onödigtvis får inskränkas genom förbudet. På vad sätt nyttotrafikens fortbestånd skall garanteras får bli beroende av omständigheterna, särskilt trafikens omfattning och betydelse samt skyddsbehovets angelägenhetsgrad. Klart är enligt de sakkunniga att den utpräg-

lade nyttotrafiken — körning i samband med rensköttsel och skogsbruk, person- och varutransport för året-runt-boende i isolerade gårdar, viss trafik av tjänstenatur m. m. — alltid bör vara tillåten. De sakkunniga anför att det i regel torde vara ändamålsenligt att i förbudsbeslutet inför generella undantag för sådan trafik. För trafik som faller inom det ganska vida gränsområdet mellan utpräglad nytto- och utpräglad nöjes- trafik kan det enligt de sakkunniga vara lämpligt att föreskriva en individuell prövning. Vidare behövs enligt de sakkunniga en bestämmelse om att meddelat färdselförbud inte gäller markinnehavaren eller hans folk. Motsvarande bestämmelse finns i 3 § kungörelsen om lokala bestämmelser till skydd för djurlivet, som dessutom undantar statlig och kommunal tjänsteman i tjänsteärende från förbud. Något generellt undantag för tjänstemän är enligt de sakkunniga inte erforderligt beträffande de tilltänkta färdselförbuden utan det bör för tjänstemännens del räcka med bestämmelser rörande nyttotrafik i allmänhet.

I fråga om markinnehavaren och hans folk är det enligt de sakkunniga däremot lämpligt med en särskild föreskrift som helt undantar dem från förbudets rättsverknningar. Det är främst praktiska skäl som talar härför. Med en sådan bestämmelse kan ett förbud inte innebära något ersättningsgillt intrång i de rättigheter som tillkommer markägaren och andra eventuella rättsägare, något som i hög grad förenklar förfarandet vid förbuds utfärdande. Härtill kommer att markinnehavaren och hans folk i allmänhet torde kunna åberopa att deras terrängkörning utgör nyttotrafik, varför undantaget i realiteten inte torde föra med sig någon nämnvärd ökning av den tillåtna motortrafiken.

Enligt de sakkunniga bör de föreslagna inskränkningarna inte gälla enbart snöskotrar utan måste omfatta motordrivna fortskaffningsmedel över huvud taget. Beteckningen motordrivna fortskaffningsmedel är i första hand avsedd att omfatta alla motordrivna fordon. Som fordon räknas enligt 1 § 1 mom. vägtrafikförordningen (1951: 648) varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och ej löper på skenor. Förutom de typiska terrängfordonen — snöskotrar, vesslor och bandvagnar — åsyftas således även vanliga bilar och bussar, motorcyklar (inkl. mopeder), traktorer och motorredskap.

Beslutanderätten i de aktuella förbudsfrågorna bör enligt de sakkunniga bli delegerad till den regionala naturvårdsmyndigheten, dvs. länsstyrelsen. Denna myndighet han- dhar f. n. flertalet liknande befogenheter enligt naturvårdslagen, och den måste anses väl ägnad att göra den avvägning mellan naturvårds- och samfärdselintressena som bör ske innan ett färdselförbud utfärdas.

I enlighet med det anförda föreslår de sakkunniga ett tillägg till naturvårdslagen innebärande att länsstyrelsen får befogenhet att meddela förbud mot framförande av motordrivna fortskaffningsmedel på land utanför farvägar och körleder, om det erfordras till skydd för djur-

livet eller för att undvika otrevnad för närboende eller andra. Vid meddelande av sådant förbud skall tillses att nyttotrafiken inte hindras och att allmänhetens rätt att färdas inte onödigtvis inskränks. Vidare föreslås sådan ändring i 1928 års renbeteslag<sup>1</sup> att förbud mot motortrafik skall kunna meddelas inom område som utgör renkalvningsland eller brukar användas vid hopsamling av renarna.

För att motverka okynneskörning med snöskotrar och andra terrängfordon i fritidsområden, skidbackar och skidspår som är upplåtna till allmänheten rekommenderar de sakkunniga kommunerna att vid behov införa färdselförbud i sina lokala ordningsstadgor.

Rennärings-sakkunniga har övervägt att införa förbud mot att medföra jaktvapen vid färd på snöskoter men har stannat för att ett sådant förbud skulle föra med sig större olägenheter än fördelar. Inte heller i övrigt föreslås någon ändring av gällande jakträttsliga bestämmelser.

I syfte att minska olägenheterna av den motoriserade terrängkörningen bör enligt de sakkunniga särskilda skoterleder iordningställas och underhållas. Finansieringen av åtgärderna anses i princip böra ankomma på skoterägarna. Av praktiska skäl och med hänsyn till att bensinskatt erläggs för skotrarna trots att dessa i mycket ringa utsträckning anlitar det allmänna vägnätet förordas dock att kostnaderna skall bestridas av statsmedel.

### Remissyttrandena

De allra flesta remissinstanserna är ense med de sakkunniga om att trafiken med snöskoter behöver regleras. Kritiska mot de sakkunnigas förslag till sådan reglering är endast *Svenska motorcykelförbundet* och *Sveriges snöfordonsleverantörer*. Betänkandet utgör enligt motorcykelförbundet ett alltför stort ingrepp i den personliga friheten. En differentiering av skoterkörningen dels inom fjällområden, dels inom övriga områden önskas av förbundet.

Bakom de sakkunnigas förslag till lokala begränsningar i snöskotertrafiken ställer sig *kammarkollegiet*, *lantbruksstyrelsen*, *statens trafiksäkerhetsverk*, *länsstyrelserna i Värmlands, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län*, *motorredskapsutredningen* och *Skid- och fri-luftsfrämjandet*. Det framhålls bl. a. att ett generellt förbud mot snöskotertrafik skulle medföra betydande olägenheter från olika synpunkter. Även *Svenska samernas riksförbund* är positivt till lagförslaget.

Vissa remissinstanser uttalar sig för en skärpning av de sakkunnigas förslag. Hit hör *naturvårdsverket*, *domänverket*, *skogsstyrelsen* och *skogsindustriernas samarbetsutskott*. Naturvårdsverket anser att man bör meddela ett generellt förbud mot snöskotertrafik och göra undantag

<sup>1</sup> Lagen har ersatts av rennäringslagen (1971: 437)

från detta genom dispenser för erforderliga områden och leder för körningens behov. Enligt naturvårdsverket medger inte förslaget tillräckligt effektiva åtgärder för att minska det ökande bruket av terränggående fordon. Domänverket anser att sedan skoterleder och dispensområden planlagts bör ett generellt förbud införas för färd med snöskoter på övriga marker med undantag för nyttotrafik. Dispens bör kunna ges för hela skärgårdar och stora fjällområden. *Skogsindustriernas samarbetsutskott* önskar ett generellt färdselförbud på land. Undantagna bör vara markägaren och hans folk, samer och personer med andra legala uppgifter. För turismen och fritidsverksamheten bör länsstyrelserna kunna förordna om särskilda leder och områden, där skotern under vissa givna villkor får användas. *Skogsstyrelsen* och *domänverket* anser det vara en allvarlig brist att de sakkunniga inte går in på frågans jordbruks- och skogsbruksaspekter. Den överhängande risken för skadeverkningar på skogsbruket och höstsådda grödor bör uppmärksammas. Enligt skogsstyrelsen är ett generellt förbud för trafik med motorfordon i terrängen från skoglig synpunkt klart att föredra.

*Svenska naturskyddsföreningen* framhåller att lagstiftningen i ämnet måste klargöra att det inte är tillåtet att utan markägarens medgivande framföra motorfordon på annans mark vare sig marken är bar eller snötäckt. Förbudet att framföra motorfordon över annans mark bör gälla lika väl inägor och skogsmark som fjällvidder. Svårigheter att få respekt för förbudet i vad avser fjällområden o. d. torde föreligga. Förbudet måste därför förses med lämpliga undantag. I den mån färd med motorfordon gör intrång på allmänna intressen ligger det i sakens natur, att restriktioner kan uppställas för vad markägaren får göra eller tillåta andra att göra. Sådana restriktioner kan behövas ur ordningssynpunkt, ur trafiksäkerhetssynpunkt och ur naturvårdssynpunkt m. m. Bl. a. kan det vara angeläget att det inte tillåts sådan trafik som är störande för friluftslivet. Naturskyddsföreningen anser vidare att det bör finnas möjlighet att även mot markägarens vilja tillåta motorfordons framförande. Lämpliga leder bör kunna upplåtas. Utanför dessa leder bör trafiken vara förbjuden. — Liknande synpunkter förs fram av flera andra remissinstanser.

Frågan om färd över is skall vara tillåten med hänsyn till naturskyddsintressena tas upp av några remissinstanser. *Naturvårdsverket* anser att starka skäl talar för att även färd över is skall vara reglerad och anger som exempel vissa sjökedjor i fjällområdena och vissa skärgårdsområden. Samma uppfattning har *domänverket*, *hovrätten för Övre Norrland*, *länsstyrelserna i Jämtlands och Västerbottens län* samt *Svenska naturskyddsföreningen*. Det påtalas bl. a. att olägenheterna för närboende är lika stora då snöskoter framförs över is som på land.

Enligt de sakkunnigas förslag skall grunderna för förbud vara skydd för djurlivet, undvikande av otrevnad för närboende eller andra och

tillgodoscendet av rennäringens intressen. Alla de hörda länsstyrelserna samt *domänverket* och *skogsstyrelsen* pekar på att även skogsbrukets intressen och växtlivet kan behöva skyddas genom färdselförbud. De båda sistnämnda myndigheterna *framhåller* att skotertrafik över snötäckta skogsplanteringar och hyggestrakter kan orsaka allvarlig skada på skogsplanter. *Länsstyrelsen i Norrbotten län* anser att även känsliga geologiska ytbildningar bör kunna skyddas genom ett förbud.

Vad de sakkunniga anfört om undantag för nyttotrafiken lämnas i stort sett utan erinran i remissyttrandena. *Överbefälhavaren* förutsätter att den militära verksamheten innefattas i begreppet nyttotrafik.

De sakkunnigas förslag att ett förbud att färdas i terrängen inte bör gälla enbart snöskotrar utan även måste omfatta andra motordrivna fortskaffningsmedel möter inga egentliga invändningar.

Flera remissinstanser anser att förbud erfordras mot att medföra jaktvapen vid färd med snöskoter. Hit hör *Svenska naturskyddsföreningen*, som anser det synnerligen välmotiverat att utfärda sådant förbud. *Skogsindustriernas samarbetsutskott* har funnit omfattningen av illegal jakt så oroande, att den föreslår att jaktstadgan skärps såvitt gäller transport av vapen och ammunition med skoter eller motsvarande fordon. Nuvarande rätt att transportera vapen vid färd inom jaktområdet till eller från jaktpass bör dock behållas för markägaren och hans folk samt för samer i yrkesarbete. Liknande farhågor framförs av *Sveriges fältbiologiska ungdomsförening*, *Västernorrlands läns jaktvårdsförening* och *Dalarnas jaktvårdsförbund*. Enligt *Svenska jägareförbundets* uppfattning är ett förbud mot transport av jaktvapen med snöskoter nödvändigt för att undgå att jakten motoriseras. En sådan bestämmelse har betydelse från bl. a. kontrollsynpunkt. *Gävleborgs läns jaktvårdsförening* föreslår också förbud mot transport av jaktvapen med snöskoter. De lojala jägarna är beredda att underkasta sig besväret att transportera sina vapen såsom de gjorde före snöskoterns tillkomst. Även *länsstyrelserna i Kopparbergs och Norrbottens län* anser att ändring av jaktstadgan fordras. *Domänverket* yrkar på motsvarande bestämmelser. *Hovrätten för Övre Norrland* anser däremot inte att ett förbud mot transport av jaktvapen kan förordas. Frågan bör tas upp till behandling vid en grundlig översyn av jaktstadgans bestämmelser. Hovrätten ifrågasätter emellertid om inte redan nu det i 11 § 3 mom. andra stycket jaktstadgan upptagna undantaget från första stycket samma moment bör upphävas, såvitt avser färd med snöskoter och liknande fordon. Därigenom skulle det till skillnad mot vad som nu gäller inte bli tillåtet att färdas på egen jaktmark med snöskoter och ha jaktvapen skjutklart. I stället skulle bestämmelserna i första stycket i samma moment bli tillämpliga. Dessa innebär bl. a. att vapnet vid färd med motordrivet fortskaffningsmedel inte får vara laddat och att det skall

förvaras oåtkomligt för förare och passagerare, om det inte är inne-  
slutet i fodral. *Naturvårdsverket* för fram liknande synpunkter.

Utredningens förslag rörande iordningställande och underhåll av skoterleder upptas positivt av bl. a. *Svenska kommunförbundet*, *Sveriges fritidsfiskares riksförbund* och *domänverket*. *Arbetsmarknadsstyrelsen* anser att iordningställande av nya skoterleder över längre sträckor kan vara arbetsuppgifter som lämpar sig att utföras som beredskapsarbete. I fråga om förslaget att anlägga särskilda alternativleder för skotertrafik är *Svenska turistföreningen* och *Svenska fjällklubben* kritiska. Befintliga leder går ofta i trånga fjälldalar. Dessa ger inte utrymme för alternativa skoterleder. Enligt turistföreningen bör däremot förslaget om helt nya leder kunna övervägas under förutsättning att de erhåller lämplig sträckning. *Svenska fjällklubben* anser att det nöjesbetonade snöskoteråkandet bör tillgodoses genom inrättande av särskilda avgränsade snöskoterbanor. *Sveriges fritidsfiskares riksförbund* understryker betydelsen av att leder iordningställs till område som är av intresse för fisket. Slutligen föreslår *länsarbetsnämnden i Norrbottens län* att behov av särskilda snöskoterleder prövas i samband med ställningstagande till förslag om vandringsleder i fjällen.

I fråga om finansieringen av iordningställandet och underhållet av skoterleder har *bilskatteutredningen* inte något att erinra mot att statsmedel anvisas för ifrågavarande ändamål. Staten bör enligt *naturvårdsverkets* mening bidra till kostnaderna för utmärkning och iordningställande av skoterlederna. Även *Sveriges fritidsfiskares riksförbund* anser att kostnaderna bör bestridas av statsmedel. *Svenska kommunförbundet* delar de sakkunnigas grundsyn att kostnaden i princip bör bestridas av trafikanterna via bensinskattemedlen.

## Departementschefen

Frågan om trafiken med snöskoter har under senare tid tilldragit sig stor uppmärksamhet. Snöskotern är som bekant ett bandfordon som utmärks genom sin lätthet och snabbhet. Antalet snöskotrar kan i dag uppskattas till inemot 20 000. Antalet har bara på några få år ökat kraftigt. Det finns anledning räkna med en fortsatt ökning. Utvecklingen är på både gott och ont. Snöskotern är ett värdefullt kommunikationsmedel särskilt i vägfattiga trakter. Den underlättar person- och varutransporter till isolerade gårdar både i fjälltrakterna, i snörika skogstrakter och i skärgårdarna. Den är under vintern till stor nytta i samband med ambulans-, räddnings- och polistjänst. Den begagnas sedan länge i renskötsel och skogsbruket. Den får allt större användning inom turistnäringen och i friluftslivet t. ex. vid fiskeutflykter.

Det har framkommit att också nackdelarna med snöskotern är

många. Sålunda har skoteråkandet ökat risken för utrotning av vissa djurarter såsom järv, björn, fjällräv och varg. Mycket vilt faller för jägare som med hjälp av snöskoter bedriver olovlig jakt. Enligt jaktvårdarna händer det också att djur spåras eller eljest förföljs med snöskoter. Snöskoterkörning särskilt i fjälltrakterna vållar enligt de sakkunniga också på olika sätt otrevnad och irritation för andra som uppehåller sig där. Snöskotern för oljud. Ljudet når långt och förstärks av ekoeffekter. Anlagda skidspår förstörs. Det händer också att snöskoteförare vållar olägenheter för renskötseln. Renar som har samlats ihop för flyttning, utskiljning av främmande renar c. d. skingras och renkor på kalvningslanden störs. Skogsstyrelsen och domänverket framhåller att snöskotertrafik över snötäckta skogsplanteringar på vissa håll kan innebära allvarlig fara för skogens återväxt.

De olägenheter som snöskotrarna sålunda redan nu vållar i vissa trakter och än mer den snabba ökning av antalet fordon som är emotse gör att rennärings-sakkunniga, som utrett hithörande frågor, i sitt betänkande (SOU 1969: 59) Snöskotern — terrängkörning och färdselrätt, förklarar, att de anser det nödvändigt med någon form av ingripande från det allmännas sida för att hindra en invasion av snöskotrar i ömtåliga trakter och stävja missbruk. De sakkunniga, som ingående har diskuterat frågan huruvida det bästa sättet att komma till rätta med olägenheterna med snöskoterkörningen är att införa något slag av generellt förbud mot sådan körning eller att tillgripa selektiva åtgärder i form av lokala förbud inom ömtåliga områden, förordar utvägen med lokala förbud. Grunden för sådana lokala förbud bör enligt de sakkunniga vara att förbud behövs till skydd för djurlivet eller för att undvika otrevnad för närboende eller andra eller att förbud behövs från renskötselsynpunkt såsom för att freda renarnas kalvningsland från skotertrafik.

Remissinstanserna är överlag ense med de sakkunniga om att trafiken med snöskoter behöver regleras. De flesta remissinstanserna godtar de sakkunnigas förslag att myndighet får befogenhet att införa lokala förbud mot körning med snöskoter inom områden som är särskilt känsliga från naturvårdssynpunkt eller med hänsyn till renskötseln. Från något håll hävdas att även skogsbrukets och skogsvårdens intressen bör beaktas vid meddelande av sådana lokala förbud.

Enligt bl. a. naturvårdsverket och domänverket ger de sakkunnigas förslag till lösning inte ett tillräckligt effektivt skydd mot det ökande bruket av snöskotrar. Dessa remissinstanser förordar i stället ett generellt förbud mot snöskoterkörning i terrängen, kompletterat med ett dispensförfarande. Enligt domänverket bör dispens kunna ges för hela skärgårdar och stora fjällområden.

Flera remissinstanser tar upp frågan huruvida allemansrätten omfattar rätt att färdas med snöskoter på annans mark. Vissa remissinstan-

ser gör gällande att det inte kan anses föreligga någon allmän rätt att färdas med snöskoter i terrängen. Andra remissinstanser har en motsatt uppfattning.

Jag vill till en början ta upp frågan beträffande allemansrätten. De sakkunnigas lagförslag tar sikte på att införa bestämmelser som gör det möjligt att förbjuda snöskoterkörning inom vissa områden som är känsliga från naturvårdssynpunkt. De remissinstanser som hävdar att det inte ingår i allemansrätten att färdas med snöskoter på annans mark syftar i allmänhet längre. De vill att en lagstiftning som reglerar körning i terräng med snöskotrar skall ges sådan utformning att den av dem hävdade tolkningen av allemansrättens innebörd kommer till klart uttryck. Lagen bör sålunda enligt dessa remissinstanser klargöra att det inte är tillåtet att utan markägarens medgivande framföra snöskoter på annans mark vare sig marken är bar eller snötäckt och vare sig marken består av inägor, skogsmark eller fjällvidder. Ett sådant förbud bör sedan enligt dessa remissinstanser förse med lämpliga undantag. Jag kan inte tillmötesgå dessa önskemål. Frågan hur långt allemansrätten sträcker sig är omstridd och remissinstansernas förslag skulle kräva att denna fråga togs upp till prövning i hela dess vidd. Klart är emellertid att allemansrätten inte innebär att körning i terrängen med snöskoter på annans mark får ske var som helst. Allemansrätten begränsas bl. a. av bestämmelsen om straff för tagande av olovlig väg, av vilken framgår att det är förbjudet för utomstående att färdas över tomte eller plantering eller över annan äga, som kan skadas därav. Beaktas bör också att allemansrätten i princip reglerar störningsfall där en enstaka markägares ekonomiska eller andra privata intressen berörs. Regleringen är alltså av civilrättslig natur. När det gäller en eventuell lagstiftning om förbud mot trafik med snöskoter är det emellertid i första hand allmänna intressen som bör beaktas. En lagstiftning om förbud mot körning med snöskoter bör med hänsyn till det anförda inte reglera allemansrättsliga frågor.

Jag delar de sakkunnigas och remissinstansernas uppfattning att tiden nu är inne att reglera trafiken med snöskoter som f. n. är på det hela taget okontrollerad. Den väntade snabba ökningen av antalet snöskotrar kan antas medföra att olägenheterna med snöskotern ökar i stegrad takt. En del olägenheter bör som de sakkunniga framhållit kunna minskas genom bestämmelser som avser fordonet och föraren. Som jag har anförut inledningsvis övervägs dessa frågor f. n. inom kommunikationsdepartementet med sikte på en så snar lösning som möjligt. Inom ramen för dessa överväganden kommer också att tas upp vissa frågor om trafikregler för färd med snöskoter.

Även om vissa missförhållanden försvinner när bestämmelser om snöskoterns beskaffenhet och utrustning och om förare av fordonet har meddelats, kommer en hel del problem att kvarstå som det gäller att

komma till rätta med särskilt från naturvårdssynpunkt. Så t. ex. säger det sig självt att om ett stort antal snöskotrar vid ett och samma tillfälle uppehåller sig inom ett område som är känsligt med hänsyn till djurlivet eller från annan naturvårdssynpunkt eller om det inom ett sådant område ständigt förekommer snöskotertrafik om också i mindre omfattning, störs viltet och djuren ger sig av till andra områden där de ofta får svårare att överleva. Även människor störs. Jag har tidigare nämnt den otrevnad och irritation som många känner, när de i fjällen på de mest natursköna och ödsliga platserna störs av smattret från snöskotrar. Inte heller kan man genom bestämmelser om fordonen och förarna skydda rennäringen eller skogsbruket mot skador. Vad jag nu anfört innebär sammanfattningsvis att jag anser det nödvändigt med en reglering av snöskotertrafiken inte bara i fråga om fordonet och föraren utan även med hänsyn till naturvården, djurlivet, växtlivet, allmänhetens friluftsliv och andra allmänna intressen. Med sådant allmänt intresse avser jag t. ex. rennäringens intresse av att renarnas kalvningsland fredas och skogsvårdsintresset.

Vad beträffar lagstiftningens utformning vill jag framhålla följande. I stora delar av landet har nämnvärda olägenheter genom snöskotertrafik hittills inte visat sig. Det får anses ovisst i vad mån det i framtiden blir nödvändigt att införa restriktioner annat än inom begränsade delar av landet. Så t. ex. torde behovet av restriktioner vara ringa i södra Sverige. Med hänsyn härtill synes det mindre lämpligt att införa ett för hela landet gällande generellt förbud från vilket undantag får göras i alla de fall då naturvårdsintresset eller annat allmänt intresse inte berörs. I stället bör man som de sakkunniga föreslagit anpassa regleringen till förhållandena inom olika delar av landet. Jag förordar därför att Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer ges befogenhet att införa förbud eller föreskrifter beträffande sådana områden där en reglering bedöms vara påkallad från allmän synpunkt. Jag vill förutskicka att jag ämnar föreslå Kungl. Maj:t att uppdra åt i första hand länsstyrelsen, som väl känner till de lokala förhållandena, att besluta i dessa frågor. Föreskrifterna kan då på ett smidigt sätt anpassas till föreliggande regleringsbehov. Naturvårdsverket bör utarbeta råd och anvisningar i fråga om restriktioner som är påkallade från naturvårdssynpunkt.

De sakkunniga har föreslagit att ett lokalt förbud mot snöskotertrafik endast skall omfatta landområden, dvs. inte färd på is. I likhet med flera remissinstanser anser jag att skäl saknas att undanta färd på is från reglering. Enligt min mening bör lagen kunna tillämpas på alla slags områden med undantag av bebyggda områden och väg som allmänt nyttjas för samfärdsel. Trafik med snöskoter på sådan väg får bedömas efter samma grunder som gäller för vägtrafik i allmänhet och kommer enligt uppgift att omfattas av den reglering som övervägs inom

kommunikationsdepartementet. Lagen föreslås sålunda skola gälla körning i terräng — varmed i detta sammanhang helt allmänt avses område i naturen — och på väg som ej allmänt nyttjas för samfärdsel.

Som de sakkunniga föreslagit bör vid meddelande av förbud eller andra föreskrifter tillses att nyttotrafiken inte hindras i onödan. Med nyttotrafik avses då i första hand dels sådan personbefordran eller gods-befordran med snöskoter som är till gagn för ortsbefolkningen i glesbygdsområden och på andra håll där det råder kommunikationsproblem vintertid, dels sådan körning som behövs för utövande av vissa näringar såsom renskötsel och skogsbruket. Till nyttotrafik är givetvis också att hänföra körning i samband med ambulans-, räddnings- och polistjänst, reparation av kraftledningar, körning av krigsmaktens personal i tjänsten o. d. Det torde i regel vara ändamålsenligt att länsstyrelsen vid meddelande av föreskrifter gör generella undantag för utpräglad nytto- trafik. För trafik som faller inom det ganska vida gränsområdet mellan utpräglad nytto- och utpräglad nöjstrafik kan det däremot vara lämpligt att föreskriva en individuell prövning, t. ex. på det sättet att körning av annat slag än den i beslutet särskilt undantagna förbjuds, om inte länsstyrelsen eller polismyndighet i särskilda fall ger tillstånd därtill. Tävlingskörning bör inte anses som nyttotrafik.

Med hänsyn till att den nu föreslagna lagstiftningen är förestavad av allmänna intressen bör regleringen kunna rikta sig även mot markens ägare eller brukare.

Med hänsyn till den tekniska utvecklingen bör det finnas möjlighet att ingripa även mot andra terränggående motordrivna fordon än snöskotern. De bestämmelser som jag nu förordat bör därför gälla inte bara snöskotrar utan även andra motordrivna fordon. Med motordrivet fordon avses då vad som enligt vägtrafikförordningen (1951: 648) är motordrivet fordon, nämligen fordon som för framdrivande är försett med motor, dock ej luftfartyg.

Som jag tidigare nämnt har kommun möjlighet att med stöd av allmänna ordningsstadgan reglera körning med snöskoter i terräng på allmänna platser och inom andra områden som upplåtits till allmänt begagnande. Denna befogenhet bör lämpligen kvarstå. Några olägenheter härigenom torde inte behöva befaras.

I enlighet med det anförda har inom jordbruksdepartementet upprättats ett förslag till lag om körning i terräng med motordrivet fordon. Kan körning med snöskoter eller annat motordrivet fordon i terräng eller på väg, som ej allmänt nyttjas för samfärdsel, inom visst område medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt, bemyndigas enligt 1 § lagförslaget Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att förbjuda eller meddela föreskrifter för sådan körning inom området. Bestämmelsen om att beslutsmyndigheten i enlighet med vad jag ovan anförts skall tillse att nytto-

trafik inte hindras i onödan har förts in i 2 § lagförslaget. I lagen har också tagits in en ansvarsbestämmelse (3 §). Lagen bör träda i kraft dagen efter den, då den kommit ut från trycket i Svensk författningssamling.

Som har framgått av det föregående innefattar lagförslaget inte någon reglering av frågan i vilken utsträckning körning med snöskoter får ske på annans mark. I samband med tillämpningen av den nu föreslagna regleringen kan uppkomma behov att, som de sakkunniga föreslagit, inrätta snöskoterleder, där körning kan äga rum utan olägenhet vare sig för allmänna eller enskilda intressen. Jag vill framhålla att domänverket och naturvårdsverket redan nu har vissa möjligheter att inom ramen för sin ordinarie verksamhet låta anordna snöskoterleder på statens mark och inom naturreservat. Även kommunerna kan låta inrätta sådana leder efter överenskommelse med berörda markägare i den mån det är till gagn för kommunens medlemmar eller är påkallat för att främja turistväsendet inom kommunen. Erfarenheterna av den nu föreslagna regleringen får visa i vad mån behovet att anordna snöskoterleder påkallar speciella åtgärder från statsmakternas sida. Jag avser att i annat sammanhang föreslå Kungl. Maj:t att uppdra åt naturvårdsverket att följa denna fråga och framlägga de förslag vartill utvecklingen kan föranleda.

Jag vill slutligen ta upp en fråga som har samband med jaktstadgan. Flera remissinstanser förordar i motsats till de sakkunniga en skärpning av jaktstadgans bestämmelser om förvaring m. m. av vapen vid färd med snöskoter eller annat motordrivet fordon. Bestämmelser härom kan meddelas av Kungl. Maj:t. Jag vill förutskicka att jag har för avsikt att såsom några remissinstanser förordat föreslå Kungl. Maj:t att såtillvida ändra jaktstadgan att jakträttsinnehavare vid färd även inom jaktområde till och från jaktpass skall förvara vapnet oladdat i väl tillslutet fodral.

## Hemställan

Jag hemställer att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att antaga förslaget till *lag om körning i terräng med motordrivet fordon*. Hinder föreligger inte mot att ärendet behandlas först under riksdagens höstsession.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*

