

m.registrator@regeringskansliet.se
anna.berglund@regeringskansliet.se

Transportstyrelsens remissvar på remiss av promemoria om förbud mot och begränsningar för terrängkörning i en kommun

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget i den del det avser förändringen som anges under punkt 1.2, i övrigt avstyrks förslaget.

Kommuners bemyndigande att meddela förbud mot trafik med fordon i terräng finns i trafikförordningen (1998:1276).

- 1.1 Bör inte ändras enligt förslaget eftersom kommunens bemyndigande återfinns i trafikförordningen.
- 1.2 Kan med fördel beslutas i den del det avser att ta bort kommunens möjlighet att meddela föreskrifter enligt 15 § terrängkörningsförordningen (1978:594) eftersom kommuner kan reglera motsvarande med stöd av trafikförordningen.
- 1.3 Bör inte ändras enligt förslaget eftersom kommunens bemyndigande återfinns i trafikförordningen.

Transportstyrelsen konstaterar att promemorian inte har utrett kommuners möjligheter att reglera trafik med stöd av trafikförordningen.

Transportstyrelsens synpunkter

Vad Transportstyrelsen förstår föränleds promemorian ”Förbud mot och begränsningar för terrängkörning i en kommun” av ett rättsfall där det framgår att kommunen använt sig av fel bemyndigande när kommunen beslutat om trafikregler i terräng. Transportstyrelsen skulle gärna sett att det i promemorian fanns en hänvisning till annan gällande lagstiftning till exempel trafikförordningen och miljöbalken samt ett resonemang om dessa på något sätt skulle vara otillräckliga.

Trafikförordningen innehåller bestämmelser för trafik på väg och i terräng. Bestämmelser om förbud mot körning i terräng i vissa fall finns i terrängkörningslagen (1975:1313) och terrängkörningsförordningen (1978:594). Bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter om trafik i terräng återfinns i trafikförordningen. Det är kommunen som är den myndighet som meddelar särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter om till exempel förbud mot trafik med fordon för ett område i terräng, enligt 10 kap. 3 § första stycket 1 e).

Fram till den 1 oktober 1999 meddelades de flesta trafikföreskrifter med stöd av vägtrafikkungörelsen (1972:603). Denna upphävdes då och ersattes av trafikförordningen (1998:1276). Till skillnad från trafikförordningen gällde vägtrafikkungörelsen inte terräng. I 147 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) hade kommunerna endast bemyndigande att meddela lokala trafikföreskrifter som avsåg särskilda trafikregler för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område.

I dagens motsvarighet till vägtrafikkungörelsen, trafikförordningen, anges i 10 kap. 1 § första stycket att särskilda trafikregler får, utom i de fall som avses i 10 och 14 §§, meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. Vidare anges i 3 § 1 e) att kommunen meddelar lokala trafikföreskrifter för terräng. Särskilda trafikregler som meddelas genom lokala trafikföreskrifter får avse bland annat förbud mot trafik med fordon, 10 kap. 1 § andra stycket 9. Ett sådant förbud får enligt 10 kap. 2 § bland annat avse en viss trafikantgrupp, ett visst eller vissa fordonsslag eller ett fordon med last av viss beskaffenhet.

Vid en kort genomgång av beslut meddelade av kommuner i norra delen av Sverige konstateras att ett flertal av kommunerna har meddelat lokala trafikföreskrifter om förbud med trafik med motordrivet fordon i terräng.

I 10 kap. 5 § anges att innan en kommun beslutar föreskrifter om hastighetsbegränsning enligt 3 kap. 17 § andra stycket eller lokala trafikföreskrifter enligt 1 § ska Polismyndigheten och den statliga väghållningsmyndighet som berörs lämnas tillfälle att yttra sig. Motsvarande kravet i 16 § terrängkörningsförordningen om yttrande från länsstyrelsen finns inte i trafikförordningen. Länsstyrelsen är första instans att pröva kommunens beslut om lokala trafikföreskrifter enligt trafikförordningen.

Av 13 kap. 3 § trafikförordningen framgår att kommunen har rätt att meddela undantag från lokala trafikföreskrifter om till exempel förbud mot trafik med fordon i terräng. Motsvarande undantag finns inte i terrängkörningsförordningen.

Om kommunens möjlighet att meddela föreskrifter enligt 15 § terrängkörningsförordningen (1978:594) tas bort bör ordet kommunen tas bort i 15 och 16 §§.

I dagens lagstiftning finns flera möjligheter för kommuner och myndigheter att reglera trafik i terräng. Däremot saknas tydliga riktlinjer för när vilken del av lagstiftningen ska användas.

I 1 kap. 1 § miljöbalken (1998:808) anges bland annat bestämmelserna syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl. Miljöbalken ska tillämpas så att människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan, värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas, den biologiska mångfalden bevaras. Kapitel 7 i miljöbalken innehåller regler om skydd av områden. I 7 kap. 30 § miljöbalken finns möjlighet för bl.a. en kommun att meddela ordningsföreskrifter om rätten att färdas och vistas inom ett område.

Även i rennäringslagen (1971:437) finns regler om hur människor och djur ska förhålla sig till renar i mark och natur. I 94 § rennäringslagen anges bland annat att den som med uppsåt eller av oaktsamhet skrämmer eller på annat sätt ofredar renar som uppehåller sig på ett område där renskötsel då är tillåten döms till böter. I 93 § rennäringslagen anges bland annat att anträffas en hund medan den jagar eller på annat sätt ofredar ren inom ett område där renskötsel då är tillåten, får hunden, om den inte låter sig fångas, dödas av den som äger eller vårdar ren.

I terrängkörningsförordningen ges kommuner enligt 15 § möjlighet att meddela föreskrifter enligt 3 § terrängkörningslagen. En sådan föreskrift får meddelas om det inom ett område kan medföra olägenhet från naturvårdssynpunkt eller annan allmän synpunkt. Enligt 3 § st. 2 terrängkörningslagen framgår att vid meddelande av förbud eller föreskrift enligt förordningen ska iakttagas att körning som är till gagn för ortsbefolkningen eller som behövs för yrkesutövning eller annat nyttigt ändamål ej onödigtvis hindras. Ingen liknande skyldighet finns för kommunen i trafikförordningen vid meddelande av lokala trafikföreskrifter om förbud med fordon i ett område i terräng.

En eventuell ändring av terrängkörningsförordningen enligt förslaget följs lämpligen av en ändring i 2 § förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter samt 21 b § terrängkörningsförordningen. Föreskrifter enligt

terrängkörningsförordningen borde kungöras på motsvarande sätt som lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § trafikförordningen, på den särskilda webbplatsen www.sfts.se. Webbplatsen är tillgänglig utan avgifter för var och en. Transportstyrelsen anser att ett kungörande enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter är mycket bättre än ett kungörande enligt kommunallagen eftersom det blir mycket enklare för allmänheten och myndigheter att kunna ta del av föreskriften. Förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter infördes år 2007.

Under 1.3 i promemorian finns ett förslag om att upphäva 24 § terrängkörningsförordningen. Transportstyrelsen noterar att det i promemorian inte finns några skäl till förslaget och att detta är en stor brist. Ett upphävande av 24 § terrängkörningsförordningen skulle innebära att ansvaret för provningen av föreskrifter meddelade av en kommun flyttas från regeringen till allmän förvaltningsdomstol, samt att föreskrifter meddelade av länsstyrelsen inte skulle gå att överklaga på grund av reglerna i 1 och 30 §§ myndighetsförordningen (2007:515). Det är olyckligt att en möjlighet att överklaga länsstyrelsens föreskrifter försvinner samtidigt som det är lämpligare att en kommuns föreskrifter prövas av en central förvaltningsmyndighet under regeringen eller av regeringen. Ett naturligt alternativ vore att låta Naturvårdsverket vara den förvaltningsmyndighet som beslut enligt 15 § överklagas till. Om Naturvårdsverket skulle bli prövningsinstans skulle det behövas en ändring i 23 § terrängkörningsförordningen och att där ta bort Naturvårdsverkets rätt att föra talan mot länsstyrelsens beslut. Även om det ter sig naturligt att det är Naturvårdsverket som är prövningsinstans så skulle Transportstyrelsen kunna utgöra en sådan förvaltningsmyndighet som överklaganden enligt förordningen sker till. Detta sker redan idag i ett flertal beslut enligt trafikförordningen avseende såväl föreskrifter som lokala trafikföreskrifter, bland dem lokala trafikföreskrifter som avser trafik i terräng.

Synpunkt utanför remitterad promemoria

Transportstyrelsen vill framföra att det finns anledning att låta utreda skillnader och likheter i regelverket kring terräng baserat på vad som framkommit i remissvaret och promemorian.

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Ingrid Cherflis. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog verksjurist Saffa Efazat och utredare Lars Hammar, den senare föredragande.

Ingrid Cherflis