

SKRIVELSE

2019-05-22

Regeringskansliet

Miljö- och energidepartementet

miljodepartementet.registrator@regeringskansliet.se

Hemställan om tilläggsdirektiv till utredningen En modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning (M 2018:05)

Nuvarande kommittédirektiv (2018:29) är enligt vår uppfattning avgränsat på ett sådant sätt att nödvändiga författningsförslag och förslag i övrigt som behövs för en modern lagstiftning för en hållbar terrängkörning inte kan lämnas.

Problematiken är sammanfattningsvis; att allemansrätten inte omfattar motoriserade fordon såsom t.ex. elcyklar. Men samtidigt definieras elcykel som en ”vanlig cykel” i lagen om vägtrafikdefinitioner om dess motoreffekt understiger 250 watt. Detta skapar en juridisk gråzon som medför att elcykeln felaktigt kan uppfattas få framföras fritt i terrängen med stöd av allemansrätten och gör det i princip omöjligt att utöva en rationell tillsyn i frågan. Även frågan om rätten att köra motordrivna fordon på isbelagda sjöar och vattendrag samt frågan om körning av snöskoter på öppet vatten är otydlig i gällande lagstiftning. Den pågående utredningens direktiv behöver därför utvidgas till att också omfatta de frågeställningar som anges nedan.

Elcyklar

Elcyklar behöver hanteras i terrängkörningsutredningen och omfattas av en framtida terrängkörningslag, i syfte att minska skador och störningar samt för att tydliggöra vad som gäller vid körning av motordrivna fordon i terräng. Allemansrätten anses inte omfatta motoriserade fordon. Elcykel är ett motoriserat fordon (även om motoreffekten är under 250 watt) och kan därför inte med stöd av allemansrätten föras fram fritt i terrängen utan markägarens lov. Denna uppfattning delas bland annat av Naturvårdsverket. Nuvarande lagstiftning innebär en otydlighet som en enskild inte kan förväntas förstå, vilket exemplifieras av att många idag uppfattar sig kunna framföra elcyklar i naturen med stöd av allemansrätten.

Elcyklar som inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 km/h och som har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt definieras som ”vanliga cyklar” enligt 2 § lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Detta medför att de inte omfattas av nuvarande terrängkörningslag. Elcyklar kan därmed framföras på barmark i terräng utan dispens från förbudet i terrängkörningslagen. Vår uppfattning är att alla elcyklar behöver omfattas av terrängkörningslagen och att definitionen av cykel därför behöver justeras. Även övriga typer av elfordon som omfattas av definitionen cykel kan behöva utredas.

Möjligheten att framföra elcykel medför färdslängre ut i naturen, till mer otillgängliga områden och ökar sannolikt även omfattningen. Dessa cyklar är dessutom generellt tyngre och kraftigare vilket torde medföra ökad påverkan på mark och vegetation. Vid en sökning på ”elcykel terräng” med valfri sökmotor återfinns ett obegränsat antal med elcyklar som utformats för turer i terrängen med ett utseende som alltmer liknar en motorcrosscykel. Utvecklingen av elcyklar i terrängen är troligtvis fortfarande i sin linda och mycket förväntas ske inom den närmsta tiden. Högst sannolikt kommer elcyklar att öka i naturen och därigenom ökar skador och störningar. Det bedöms därtill i dagsläget vara i stort sett omöjligt att bedriva operativ tillsyn över elcyklar ute i terrängen. Det går inte att utan mätutrustning på plats avgöra om en elcykel har en motoreffekt som överstiger 250 watt, vilket utgör gränsen för dispensplikt enligt terrängkörningslagen. Samtidigt är det allmänt känt att elcyklars effekt ofta kan höjas genom några enkla omkopplingar i elektroniken, vilket definitionsmässigt gör att de träffas av terrängkörningslagens förbud mot körning i terräng med motordrivna fordon.

Motordrivna fordon på isbelagda sjöar och vattendrag och watercross

Förutsättningarna för körning av motordrivna fordon på isbelagda sjöar och vattendrag och körning med snöskoter på öppet vatten (watercross) behöver också innefattas i utredningsuppdraget. Här är det bland annat av intresse att vidare utreda huruvida fastighets-/vattenrättsägarens medgivande måste inhämtas.

Avslutningsvis vill vi betona att vi inte har något emot att elcykeln framförs på vägar och i städer. Det är elcykeln i terrängen som behöver hanteras. En uppgift för den pågående terrängkörningsutredningen är att utarbeta en tydlig lagstiftning och att ta bort den gråzon som omgärdar terrängkörningen idag. Med elcykeln har dock en ny gråzon vuxit fram. Vi är därför övertygade om att en ny terrängkörningslag behöver utformas så att den hanterar framtida påverkan och problem och tydliggör vad som gäller, särskilt i förhållande till att ny teknik och nya fordon utvecklas fortlöpande. Nuvarande avgränsning av utredningsdirektiven är inte ändamålsenliga med hänsyn till terrängkörningsutredningens syfte och ändamål.

Med vänliga hälsningar,

Thomas Bertilsson
Enhetschef, Äganderätt och Näringspolitik
Lantbrukarnas Riksförbund

Jenny Wik Karlsson
Verksamhetschef
Svenska Samernas Riksförbund

Ulf Silvander
Generalsekreterare
Svenskt Friluftsliv

Ola Wälimaa
Förbundsjurist
Svenska Jägareförbundet