

Regeringskansliet
Miljödepartementet

Yttrande över betänkandet "Hållbar terrängkörning" (SOU 2019:67)

Åklagarmyndigheten konstaterar inledningsvis att det område som behandlas i betänkandet är komplext och att många motstridiga intressen ska sammanjämkas. Detta visar sig tydligt i utredningen då så många av experterna skrivit särskilda yttranden.

Övergripande synpunkter

Att Sverige har skiftande förutsättningar förenklar inte utredningens uppdrag. Betänkandet innehåller omfattande överväganden kring snöskoterkörning men inte alls i samma utsträckning överväganden kring den terrängkörning som äger rum på barmark och hur denna ska beivras på ett effektivare sätt. Snöskoterkörning är den del av problematiken som är mest påtaglig och kanske mest kontroversiell samt kräver flest överväganden. Det hade varit önskvärt om betänkandet inte avgränsats till detta, utan mer utförligt behandlat frågor kring andra former av terrängkörning.

De föreslagna författningarna innebär inte någon genomgripande omarbetning av regleringen och förslagen ansluter i stor utsträckning till gällande rätt åtminstone vad gäller de straffrättsliga lösningarna. Åklagarmyndigheten är tveksam till om de problem som idag finns kommer att lösas genom förslaget. Genom förslaget kommer de undantag från förbuden som idag finns på förordningsnivå att lyftas upp i lagen vilket är positivt.

Den komplexitet som det gällande regelverket uppvisar minskas inte av förslaget. Det finns regler i en rad olika författningar och genom förslaget tillkommer dessutom en lag och en förordning om tilläggsavgift för terrängkörning. Enligt Åklagarmyndigheten skulle mycket vara vunnet om en terrängkörningslag och -förordning innehöll så många som möjligt av de regler som gäller i terrängen, även trafikregler. För den enskilde kan det lätt uppfattas som att det är de regler som finns i terrängkörningslagen som gäller och att man förbiser att det finns relevanta regler även i andra författningar. En mer

sammanhållen lagstiftning skulle bli tydligare och göra det lättare för gemene man att göra rätt.

Definitioner (avsnitt 8.1.6)

Det är välkommet att en tydlig koppling görs till lag och förordning om vägtrafikdefinitioner samt att dessa författningar kompletteras med relevanta definitioner. Det hade varit önskvärt om definitionen av terräng kunde vara än tydligare men detta är sannolikt förenat med mycket stora svårigheter.

Åklagarmyndigheten tillstyrker förslaget i dessa delar.

En effektivare tillsyn (avsnitt 8.8.4)

Naturvårdsvakternas befogenheter föreslås utvidgas. Det är givetvis angeläget att den reglering som finns kan övervakas på ett adekvat sätt. Primärt bör detta vara en polisiär fråga men även naturvårdsvakter kan utnyttjas för en stärkt tillsyn. Naturvårdsvakter förordnas idag av länsstyrelserna men deras huvudmän kan vara av varierande slag. Det kan vara länsstyrelsen men också privata rättssubjekt som stiftelser. Det skulle enligt Åklagarmyndigheten vara lämpligt med en sammanhållen och enhetlig reglering av naturvårdsvakter och andra närliggande yrkeskategorier samt de kompetenskrav som ställs på dem. Huvudmannskapet för en yrkeskategori med så ingripande befogenheter bör också göras tydligt och enhetligt.

Åklagarmyndigheten anser således att allmänna frågeställningar kring bl.a. naturvårdsvakter bör övervägas ytterligare.

Att ge naturvårdsvakter befogenhet att kontrollera körkort kan också ifrågasättas. Idag kan endast polisman eller bilinspektör utföra en sådan kontroll. Det kan noteras att exempelvis trafiknykterhetskontrollanter som kan stoppa fordon och kontrollera nykterheten hos en förare inte har denna rätt. En naturvårdsvakts primära uppdrag måste, i här relevant del, vara att utöva tillsyn så att de specifika ordningsregler som gäller enligt terrängkörningslagen upprätthålls. En kontroll av behörigheten att framföra aktuellt fordon bör inte vara en del av ett sådant uppdrag utan kan vara ett första led i en polisiär förundersökning om eventuell olovlig körning.

Åklagarmyndigheten avstyrker således förslaget i denna del.

Straffbestämmelser (avsnitt 8.9)*Straffskala*

Utredningen föreslår en skärpt straffskala för otillåten terrängkörning. Den föreslagna straffskalan kommer att harmoniera med straffskalan för tagande av olovlig väg och även rimma väl med de straffskalor som är tillämpliga genom miljöbalken för närliggande brott.

Åklagarmyndigheten tillstyrker således förslaget i denna del.

Föreslagna ändringar av BrB

Förslaget att ändra 12 kap. 6 § brottsbalken så att åtalsprövning inte längre ska göras avseende brottet tagande av olovlig väg då enskilds rätt kränkts bör inte genomföras utan ytterligare överväganden. Utredningen konstaterar att det kan uppstå skillnader om brott mot terrängkörningslagen inte innehåller någon åtalsprövningsregel medan brottsbalken har en sådan regel. Det ska då noteras att lagrummen har olika skyddsintressen även om själva den brottsliga handlingen ofta kan vara likartad eller densamma. Tagande av olovlig väg ska skydda fastighetsägarens rätt medan brott mot terrängkörningslagen ska ge miljön ett skydd mot otillåten terrängkörning, även i förhållande till fastighetsägaren själv. En skillnad är därför motiverad mellan de två regelverken. Utredningen anför att starka allmänintressen numera gör att åtalsprövningsregeln i brottsbalken bör utmönstras. Det kan konstateras att regleringen relativt nyligen varit föremål för en översyn (prop. 2016/17:131) och att någon förändring då inte ansågs påkallad. Vad utredningen anför förändrar inte den bilden.

Åklagarmyndigheten avstyrker således förslaget i denna del.

Utredningen föreslår också en ändrad beteckning avseende brott mot 12 kap. 4 § BrB. Förslaget bidrar till en ökad tydlighet.

Åklagarmyndigheten tillstyrker således förslaget i denna del.

Tilläggsavgift (avsnitt 8.10)

Förslaget till bestämmelse om återbetalning av tilläggsavgift enligt 13 § lagen om tilläggsavgift vid terrängkörning skulle möjligtvis kunna formuleras så att avgiften återbetalas vid lagkraftvunnen dom eller godkänt strafföreläggande.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kan, förutom de konsekvenser för myndigheten som utredningen pekar på, även leda till en ökad inströmning av ärenden rörande brukande av oskattade fordon. Förslaget kan dock inte förväntas ha några ekonomiska konsekvenser för Åklagarmyndigheten som inte kan hanteras inom befintliga budgetramar.

Detta yttrande har beslutats av vice riksåklagaren Katarina Johansson Welin efter föredragning av kammaråklagaren Johan Bülow. I den slutliga handläggningen av ärendet har också rättschefen Marie-Louise Ollén och överåklagaren Mats Svensson deltagit.



Katarina Johansson Welin



Johan Bülow

Kopia till

Kommunikationsavdelningen

Rättsavdelningen

Biblioteket

Lotta Myrén, chefssekreterare