



Näringsdepartementet

Yttrande över promemorian ”Två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar – godkännande och marknadskontroll”

Jag är positiv till det hjälmkrav som införs för de motoriserade cyklarna. Den lagstiftningstekniska lösning som valts är dock enligt min mening inte helt tydlig. För den person som inte är bekant med skillnaden mellan skyddshjälm och andra hjälmtyper kan det verka klart att någon hjälm inte behöver användas om denne endast läser TraF 4:9. Först i TraF 6:4 b finns den regel som säger att cykelhjälm ska användas vid färd med motoriserad cykel.

Det är förvisso så att problemen kring trimmade mopeder skulle kunna beivras lättare genom den lösning som föreslås med en högsta tillåten hastighet för mopeder. Vilka konsekvenser detta får för framtida körkortstillstånd bör övervägas närmare. Det är möjligen så att en anteckning i belastningsregistret för en olovlig körning har andra konsekvenser än en anteckning om hastighetsöverträdelse.

Förslagen medför vissa konsekvenser för åklagarmyndigheten. Idag hanteras de rena bötesbrotten, bl.a. hastighetsöverträdelser, vid de s.k. trafikammarna i Östersund och Karlskrona. Misstankar om olovlig körning hanteras vid lokal kammare. Detta innebär att en viss ökad måltillströmning kan påräknas vid trafikammarna om lagföringarna för hastighetsöverträdelser kommer att öka medan lagföringarna vid lokala kamrar för olovliga körningar kommer att minska. En informationsinsats kan behövas för att uppmärksamma personalen vid främst trafikammarna om de nya regelverken. Den s.k. ordningsbrottskatalogen måste omarbetas. Denna katalog definierar de brott för vilka polis har rätt att utfärda ordningsbot. Samtliga konsekvenser bedöms kunna hanteras inom befintliga budgetramar

I övrigt föranleder inte förslaget mig att ha några synpunkter utifrån de intressen jag har att bevaka för Åklagarmyndighetens räkning.

Bengt Åsbäck
vice överåklagare

Johan Bülow
föredragande