



## Näringsdepartementet

**Yttrande över Transportstyrelsens framställan om ändring av trafikförordningen 1998:1276 samt Promemorian "Godstrafikfrågor – förordningsändringar"**

Eftersom de båda remisserna ligger innehållsmässigt mycket nära varandra och remitterats samtidigt lämnar jag ett gemensamt svar.

Jag kan inledningsvis konstatera att de båda underlagen innehåller förändringar av 4:11 och 4:12 TraF som innehållsmässigt ligger mycket nära varandra. Det är inte självklart, vid en läsning enbart av lagtexten, vilken paragraf som föreslås reglera ytterligare villkor som ska kunna föreskrivas generellt för en BK 4 väg och vilken paragraf som ska reglera villkor inriktade på vissa fordon vid transport på en BK 4 väg. En skrivning som gör en tydligare skillnad mellan situationerna är önskvärd.

Jag noterar vidare att de föreslagna möjligheterna att meddela villkor inte tycks vara straffsanktionerade. Det finns i ansvarsbestämmelserna i 14 kap. TraF inte utrymme att döma någon till ansvar för brott mot föreskrift eller villkor som meddelats med stöd av 4:11 eller 4:12 TraF.

Den föreslagna ändringen av 4:11 TraF känns tveksam ur ett normgivningsperspektiv. Det är enligt 3 § förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen den myndigheten som föreskriver om fordons utrustning vilket också framgår av 8:16 fordonsförordningen. Att då ge Trafikverket, som enligt sin instruktion inte har denna möjlighet, rätt att föreskriva om att fordon ska ha viss utrustning på vissa vägar är enligt min uppfattning en praktisk men tveksam lösning. Jag förstår att det är Trafikverket som ser behov av att fordon har viss utrustning för att skydda vägkapitalet men enligt min uppfattning borde Transportstyrelsen meddela dessa föreskrifter efter framställan från Trafikverket.

Jag vill också ta tillfället i akt att lyfta fram den risk för otillåten dubbelbestraffning som finns inom området. En stor andel av de lastbilar som finns på våra vägar ägs av åkare i en enskild firma. Sannolikt har dessa enskilda firmor inte heller särskilt många anställda utan ofta är ägaren också förare. Skulle en förare och ägare stoppas kan denne komma att lagföras för brott mot trafikförordningen och samtidigt åläggas en avgift enligt lag (1972:435) om överlastavgift. För att undvika denna problematik anser jag att en sanktionsväxling på området bör övervägas vad gäller yrkestrafiken.

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

Detta yttrande har beslutats av överåklagaren Mats Svensson. I beredningen har deltagit kammaråklagaren Johan Bülow, föredragande.

  
Mats Svensson

  
Johan Bülow