FBB
Fordonsbesiktningsbranschen

Stockholm 29 oktober 2026

Till: vag@transportstyrelsen.se

Remissvar från Fordonsbesiktningsbranschen – LI 2026/01254

Promemoria Effektiva vägtransporter

Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) har inbjudits att inkomma med synpunkter på ovan nämnda promemoria från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. FBB tackar för möjligheten och lämnar nedanstående yttrande.

Synpunkter på förslaget

I helhet bedömer FBB förslagen i promemorian som positiva för trafiksäkerheten och miljön.

De huvudsakliga förändringarna som föreslås i promemorian rör ändringar i trafikförordning (1998:1276), som i direkt mening inte berör besiktningsorganen, eftersom de aktuella författningsförslagen i huvudsak reglerar hur fordon får framföras på väg.

Avseende avsnitt 2.1 Höjd hastighet för personbil med släp

Det föreslås i promemorian att personbil klass I med tillkopplad släpkärra på motorväg och motortrafikled ska få föras med en hastighet som är högst 100 kilometer i timmen när vissa villkor är uppfyllda.

Fordonsbesiktningsbranschen ställer sig positiva till och tillstyrker promemorians förslag om att godkänd lämplighetsbesiktning ska vara ett av dessa villkor. FBB delar promemorians bedömning om att höga hastigheter med släp ställer höga krav på sådant som fordonskombinationens bromsförmåga, styrstabilitet och kopplingsanordning, och att fordonskombinationens lämplighet behöver kontrolleras med avseende på detta. Det förefaller naturligt att inkludera sådan kontroll inom ramen för bestämmelserna om lämplighetsbesiktning.

FBB delar vidare bedömningen om att besiktningen i detta fall ska säkerställa att både dragfordon och släp uppfyller relevanta tekniska och säkerhetsmässiga krav. Att avstå från sådan reglering skulle innebära att det inte säkerställs att nödvändiga tekniska och säkerhetsmässiga krav kontrolleras och godkänns av en oberoende part, vilket skulle utgöra en betydande risk ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Fordonsbesiktningsbranschen
Kontakt: kansliet@fordonsbesiktningsbranschen.se
www.fordonsbesiktningsbranschen.se

- Därför tillstyrker Fordonsbesiktningsbranschen promemorians förslag till författningsändringar i trafikförordningen (1998:1276) samt fordonsförordningen (2009:211), men med nedanstående inspel.

Fordonsbesiktningsbranschen vill påpeka att förslaget vad gäller viktförhållande mellan dragbil och släp skiljer sig från regleringen i andra länder. I Tyskland får släpkärrans totalvikt till exempel motsvara bilens tjänstevikt (det vill säga 1 gånger bilens tjänstevikt, snarare än 0,8) om släpkärran är utrustad med säkerhetskoppling samt extra stötdämpare till hjulaxlarna.

Om behovet av kompletterande reglering

FBB noterar att föremålet för promemorian av naturliga skäl är den lagstiftning som regeringen har rådighet över. FBB vill samtidigt påpeka att kompletterande reglering, i form av föreskrifter, kommer att bli nödvändig. Det kommer bland annat krävas regelutveckling inom Transportstyrelsen för att fastslå i föreskrift vilka tekniska och säkerhetsmässiga krav som ska ställas på fordonskombinationer vid lämplighetsbesiktning.

Transportstyrelsen kommer även behöva reglera om fordonskombinationen ska lämplighetsbesiktas samtidigt eller om det ska vara tillåtet med separat besiktning för dragfordon respektive släp.

Vidare finns behov av eventuell regelutveckling kopplat till märkning (se vidare i Om behovet av märkning).

Tydlighet gällande dessa krav och tillämpningsfrågor är nödvändigt för att möjliggöra att besiktningsorganen kan genomföra nödvändiga kontroller och bedöma om fordon och släp är lämpliga för att framföras i 100 kilometer i timmen. I dagsläget saknas reglering vilka krav som ska uppfyllas.

Regeringen bedömer i promemorian (3. Konsekvenser, sida 76) att tillkommande föreskriftsarbete bör kunna hanteras inom befintlig ekonomisk ram för Transportstyrelsen, så även kopplat till andra förändringar som föreslås i promemorian.

Fordonsbesiktningsbranschen har ingen synpunkt på denna bedömning, men vill erinra om vikten av att säkerställa att sådant föreskriftsarbete som promemorian ger upphov till inte tränger ut annat viktigt föreskriftsarbete inom myndigheten, inte minst kopplat till uppdateringar av kontrollbesiktningsföreskrift (TSFS 2017:54) samt framtida förändringar med anledning av EU:s reviderade besiktningspaket.

- Regeringen bör därför noggrant följa Transportstyrelsens regelutveckling på området, med syfte att säkerställa att nödvändig kompletterande reglering träder i kraft i samband med förordningsförändringarna och med syfte att säkerställa att annan regelgivning inte trängs ut eller prioriteras ned till följd av genomförandet av promemorians förslag.

Om behovet av märkning

I promemorian (3. Konsekvenser) konstateras att regelverket genom de föreslagna förändringarna blir något mer komplicerat, eftersom personbil med släp kommer kunna framföras i olika hastigheter beroende på fordonstyp och väg. Regeringen bedömer att dessa negativa konsekvenser för Polismyndigheten och övriga trafikanter kan begränsas genom tydlig information till förare och kontrollmyndigheter och hänvisar till att Transportstyrelsen har föreskriftsrätt om märkning av släp med särskilda hastighetsvillkor. Det är i promemorian inte helt tydligt vilken möjlighet till märkning som regeringen hänvisar till, men FBB utgår från att det gäller den allmänna föreskriftsbefogenheten som är reglerad i fordonsförordningen.

Fordonsbesiktningsbranschen ser ett behov av att Transportstyrelsen föreskriver att släp som är godkända för 100 km/h tydligt märks ut. Samtidigt behöver det noteras att det följer av promemorians förslag att det inte är tillräckligt att släpet är godkänt som lämpligt för hastigheten, också dragfordonet behöver vara godkänt. Det kan därmed uppstå behov av uppmärkning även av personbilar för att indikera för trafikanter och Polismyndigheten att bilen är godkänd att dra ett släp i 100 kilometer i timmen på vissa vägar.

Hur en sådan märkning ska utformas bör bli föremål för Transportstyrelsens bedömning i kompletterande regelgivning. Ett alternativ till fysisk märkning av personbilar är enkelt åtkomlig digital information, åtminstone för kontrollmyndigheterna, för att kunna kontrollera att en personbil är godkänd att dra (godkänt) släp i denna hastighet.

Sådan information bör rimligen införas i vägtrafikregistret (VTR). FBB:s inställning är att godkänd lämplighetsbesiktning ska rapporteras som textkod i registret. Eftersom det för närvarande pågår ett arbete med att uppdatera VTR, vill FBB dock flagga för risken för att denna typ av information inte nödvändigtvis kommer finnas tillgänglig i samband med att förordningsförändringarna träder i kraft.

Det ska noteras att Tyskland inom ramen för ”Tempo 100” anger märkning av släpvagn som en del av kravställningen för att få lov att framföra ekipaget i 100 kilometer i timmen. FBB tolkar inte promemorian som att detta är aktuellt i svenskt hänseende, vilket stärker behovet av att införa t.ex. en textkod i VTR så att kontrollmyndigheter enkelt kan identifiera att fordonskombinationen (både släp och dragbil) är godkänt vid lämplighetsbesiktning för denna hastighet.

- Regeringen bör därför noggrant följa Transportstyrelsens regelutveckling på området med syfte att säkerställa att Polismyndigheten får den information som behövs för att kunna utöva sitt trafikkontrolluppdrag.

Om ikraftträdandet

I promemorian föreslås att författningsförändringarna ska träda i kraft den 1 mars 2027, förutom vad gäller 4 kap. 39§. Fordonsbesiktningsbranschen har i sak inga invändningar mot ikraftträdandedatumen, men vill betona att det är av stor vikt att Transportstyrelsen innan ikraftträdandet har hunnit ta fram, remittera och besluta om föreskrifter med tekniska krav för lämplighetsbesiktning, eventuella regler för märkning av släp med särskilda hastighetsvillkor,

samt genomfört nödvändiga förändringar av VTR för att besiktningsorgan ska kunna rapportera godkända lämplighetsbesiktningar som t.ex. Polismyndigheten vid kontroll kan läsa av.

Om en diskrepans uppstår mellan å ena sidan nya bestämmelser i fordons- och trafikförordningarna och å andra sidan Transportstyrelsens föreskrifter som reglerar besiktningsorganens kontroller vid lämplighetsbesiktning, samt märkning och information i VTR, så finns en risk att fordon inte kan godkännas för tempo 100 trots att lagstiftningen anger att så ska kunna ske, alternativt att Polismyndighetens administrativa börda ökar när det inte är tydligt vid vägkantskontroll eller trafikkontroll om ett fordon är godkänt eller inte för hastigheten.

- Regeringen bör därför säkerställa att både förordningsförändringar och nödvändiga föreskriftsförändringar sker samordnat.

Ytterligare synpunkter

Fordonsbesiktningsbranschen kan inte finna någon motivering i promemorian till varför de förändrade reglerna gällande hastighet för framförande av släp inte ska omfatta också lätta lastbilar.

Avseende nya fordonslängder och tillfälliga bärighetsklasser

Fordonsbesiktningsbranschen ser överlag positivt på förslagen om nya fordonslängder och tillfälliga bärighetsklasser.

FBB vill samtidigt påpeka att om nya fordonslängder ställer krav på ökade/ändrade tekniska vikter på fordonen som redan är registrerade så regleras det genom regler för registreringsbesiktning.

FBB vill också påpeka att in- och utfarter till besiktningshallar vid flera äldre besiktningsanläggningar har dimensionerats utifrån de utrymmesbehov som gällde när anläggningarna uppfördes. Förslaget kan därmed medföra att vissa fordonskombinationer kommer behöva kopplas om före besiktning. Detta är en praktisk konsekvens av regelförändringen, som bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Fordonsbesiktningsbranschen står till regeringens förfogande att svara på frågor om remissyttrandet, eller i övrigt bidra till regelutvecklingen på området.

Med vänliga hälsningar,

Tord Fornander

Ordförande Fordonsbesiktningsbranschen

Fordonsbesiktningsbranschen
Kontakt: kansliet@fordonsbesiktningsbranschen.se
www.fordonsbesiktningsbranschen.se