Datum
2026-10-23

Dnr/Beteckning
TSG 2026-6360

Ert datum
2026-06-24

Er beteckning
LI/2026/01245

Kopia till
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss av Promemoria – Effektiva vägtransporter

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker följande förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

- Nya längdregler för vissa släpvagnar och påhängsvagnar (4 kap. 36 och 39 §§).
- Att högsta tillåtna längd för bussar med fler än en ledad sektion höjs från nu gällande 24,0 meter till 25,25 meter (4 kap. 37 §).
- Att det införs en bestämmelse om vändningskrav på fordonståg när lastbilen är utrustad med en aerodynamisk hytt (4 kap. 40 §).
- Att Transportstyrelsen ges två nya bemyndiganden att få föreskriva *hur* den utrustning som framgår av 11 och 15 §§ ska användas.
- Att den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen får ett nytt bemyndigande att meddela föreskrifter för att tillfälligt underlätta omledning av trafik i 10 kap. 17 § 5 och 18 § 2. Myndigheten anser dock att 18 § 2 är felaktigt formulerad och inte behövs då bemyndigandet i 4 kap. 39 § kan användas för ändamålet.
- Att det i den föreslagna 13 kap. 5 b § förtydligas i en egen bestämmelse att undantag får förenas med villkor.
- Ett ikraftträdande den 1 mars 2027 för de förslag som myndigheten tillstyrker, med undantag för 39 § som kräver minst 12 månaders ledtid för att myndigheten ska hinna ta fram föreskrifter om fordonstekniska krav.

TS1007, v16.00, 2026-04-01

Transportstyrelsen
Generaldirektör
601 73 Norrköping
Besöksadress
Olai Kyrkogata 35, Norrköping

Telefon 0771-503 503

transportstyrelsen.se
kontakt@transportstyrelsen.se

Pär Ekström
par.ekstrom@transportstyrelsen.se

Transportstyrelsen tillstyrker följande förslag till ändringar i övriga förordningar

- Ändring i 2 kap. 17 § vägmärkesförordningen (2007:90) för vägmärke F31.
- Den språkliga moderniseringen av 10 § vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap.

Transportstyrelsen avstyrker följande förslag om ändring i trafikförordningen

- Förslaget om en högre högsta tillåten hastighet till 100 kilometer i timmen för vissa personbilar och släpkärror (”Tempo100”) kan inte tillstyrkas då konsekvenserna av förslaget inte är tillräckligt klarlagda och utredda. Innan detta är utrett kan inte Transportstyrelsen tillstyrka förslaget.
- Förslaget som syftar till att underlätta tung trafik på tjälade vägar (10 kap. 20 §) då övergången från dagens förvaltningsbeslut till ett föreskriftsförfarande vid tillfälliga ändringar av bärighetsklasser innebär att processen blir mer tidskrävande. Vidare medför den föreslagna utformningen en ändring av tillämpningsområdet genom att införa två alternativa villkor i stället för dagens sammansatta krav på lämplighet med hänsyn till tjälförhållandena. Slutligen är förslaget obehövligt i de delar som rör specifika fordonsvillkor då dessa krav redan är reglerade i de statliga väghållningsmyndigheternas föreskrifter om bärighetsklass 4. Av det skälet avstyrks förslaget.
- De föreslagna redaktionella och strukturella ändringarna av vissa kapitel i trafikförordningen bedöms både ha brister och sakna en tillräcklig konsekvensutredning vilket gör att Transportstyrelsen bedömer att det som föreslås inte är tillräckligt berett eller moget att genomföras. Promemorian omhändertar heller inte det omfattande och resurskrävande efterarbete som förslagen innebär för myndigheter. Transportstyrelsen känner inte heller till att nu gällande lydelser och struktur innebär sådana problem att det skulle motivera sådana omfattande ändringar som föreslås. Förslaget bedöms inte vara proportionerligt i relation till dess konsekvenser. Förutom förslagen till 4 kap. 11, 15, 36, 37, 39 och 40 §§, 13 kap. 5 b § samt 10 kap. 17 § avstyrker Transportstyrelsen de redaktionella och strukturella förslagen av trafikförordningen i sin helhet.

Transportstyrelsen avstyrker följande förslag till ändringar i övriga förordningar

- Den föreslagna ändringen av 10 § förordningen (1990:1165) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, eftersom den saknar betydelse för tillämpningen och strider mot regeringsformen, och bör istället ersättas med reglering via lokala trafikföreskrifter i enlighet med Transportstyrelsens tidigare framställan.
- Den föreslagna ändringen av militärtrafikförordningen (2009:212) i den del som avser ett borttaget undantag för fordon som används av Försvarsmakten under övning eller annan myndighet som deltar i Försvarsmaktens övning.

Ikraftträdande

- Om regeringen väljer att gå vidare med de förslag som myndigheten avstyrker, krävs minst 18 månaders ledtid från beslut till ikraftträdande.

Synpunkter på promemorian

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen om nya längdbestämmelser för vissa släpvagnar och påhängsvagnar, en större tillåten längd för bussar med fler än en ledad sektion, att det införs en bestämmelse om vändningskrav på fordonståg när lastbilen är utrustad med en aerodynamisk hytt samt att Transportstyrelsen ges bemyndigande att få föreskriva *hur* bilbälte och andra anordningar samt skyddshjälm ska användas.

Dessutom tillstyrks att den myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen får nya bemyndiganden i trafikförordningen att meddela föreskrifter för att tillfälligt underlätta omledning av trafik. Dock behöver författningsförslaget få en annan lydelse.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om en högre högsta tillåten hastighet till 100 kilometer i timmen för vissa personbilar och släpkärror (”Tempo100”) och förslaget som underlättar tung trafik på tjälade vintervägar.

Transportstyrelsen avstyrker även majoriteten av de föreslagna redaktionella, strukturella och språkliga ändringarna i trafikförordningen, då omstruktureringen bedöms minska regelverkets användarvänlighet och medföra påtagliga risker för rättstillämpningen. Myndighetens erfarenhet visar att även till synes mindre redaktionella justeringar riskerar att leda till oanade och oönskade effekter i praktiken. Förslaget saknar en tillfredsställande konsekvensutredning för de föreslagna redaktionella ändringarna som ändrar bestämmelserna i sak, särskilt i fråga om de administrativa kostnaderna för Transportstyrelsen och för andra berörda myndigheter och aktörer. De är enligt Transportstyrelsens mening betydande. De identifierade bristerna, i kombination med de outredda konsekvenserna, medför att underlaget i nuvarande utformning inte kan anses utgöra en tillräcklig grund för ett genomförande. Mot denna bakgrund förordar Transportstyrelsen att de förslag som myndigheten tillstyrker istället arbetas in i nu gällande trafikförordning.

Transportstyrelsen har följande synpunkter på regeringens promemoria.

Höjd hastighet för personbil med släp

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att vissa personbilar med tillkopplade släpkärror ska få föras i 100 kilometer i timmen på motorväg och motortrafikled då konsekvenserna av förslaget inte är tillräckligt klarlagda och utredda. Transportstyrelsen har identifierat betydande tekniska frågor som behöver utredas innan eventuella regeländringar genomförs.

Transportstyrelsen rekommenderar att det utreds i särskild ordning om hur släpkärrors konstruktion är anpassad till att framföras i högre hastigheter. I en sådan utredning behöver även de trafiksäkerhetsmässiga konsekvenserna och dess effekter samt påverkan på energiförbrukning belysas. Den bör även innehålla en beskrivning av polisens möjligheter att kontrollera dels de fordonskombinationer som får framföras i den högre hastigheten och dels hur de effektivt ska kunna separera dessa från de kombinationer som inte får framföras med den högre hastigheten.

Bestämmelser i andra grannländer

I promemorian anges att flera grannländer har infört möjligheten att framföra personbil med tillkopplad släpkärra i hastigheter upp till och med 100 kilometer i timmen. Tyskland införde denna möjlighet på prov 1998. De tyska nationella bestämmelserna genomgick flera ändringar fram till 2010 då man beslutade om permanenta regler. Danmark införde möjligheten att framföra personbil med släp i 100 kilometer i timmen 2016 och Norge 2022. De nationella kraven skiljer sig dock mellan dessa länder, även om Norge och Danmark har ett bilateralt avtal där de erkänner varandras nationella regler. Även Finland tillåter den högre hastigheten sedan 2020, men med en begränsad totalvikt för släpkärran på högst 750 kilogram. Transportstyrelsen kan konstatera att reglerna mellan dessa fyra länder inte är likvärdiga. Av promemorian framgår inte heller hur den högre hastigheten påverkat framkomligheten eller trafiksäkerheten i dessa länder eller om det förekommer ökade brister eller ökat slitage på komponenter såsom kopplingsanordningar på släpkärrorna eller på bilarna.

Tekniska frågor som behöver utredas

En ökning av den högsta tillåtna hastigheten från 80 till 100 kilometer i timmen ställer högre krav på släpvagnens konstruktion, särskilt vad gäller bromssystemens kapacitet. Dagens harmoniserade krav och provmetoder är emellertid dimensionerade utifrån att släpvagnar ska framföras i högst 80 kilometer i timmen.

Bromssystem på släpvagnar (upp till en totalvikt på högst 3 500 kilogram) godkänns i dag enligt ECE-reglemente 13, där provning endast sker i hastigheter upp till 60 kilometer i timmen. Eftersom friktionen i bromsarna samt mellan däck och väg är relativt konstant inom spannet 60 till 80 kilometer i timmen, kan provningsresultatet anses representativt upp till 80 kilometer i timmen men inte i högre hastigheter.

Eftersom ett typgodkännandeintyg inte räcker för att verifiera kraven vid en hastighet om 100 kilometer i timmen, behöver det utföras utökade tester hos en teknisk tjänst. Sådana tester är både tidskrävande och förenade med höga kostnader. Förslaget behöver därför utredas vidare med avseende på fordonens konstruktion och dess lämplighet att få framföras i 100 kilometer i timmen.

Trafiksäkerhet

Det kan finnas skäl att anta att olyckor som sker med personbil och släpvagn i vissa fall beror på att släpvagnen har en felaktigt placerad last. Denna felaktiga lastfördelning gör fordonskombinationen instabil, vilket i sin tur ökar risken för vobbling och kritiska självsvängningar ju högre hastigheten är. Denna problematik löses inte genom krav på lämplighetsbesiktning. Det finns visserligen särskilda kulhandskar med inbyggda friktionsplattor som ska minska risken för självsvängning av fordonskombinationen, men dessa kan också ge upphov till skador på bilens kopplingsanordning i de fall de används på ett felaktigt sätt.

Fordons hastighet har en direkt inverkan på både olycksrisken och skadeföljderna i trafiken, vilket blir tydligt när man studerar stoppsträckans längd. Eftersom bromssträckan ökar kvadratiskt i förhållande till hastigheten, innebär en hastighetsökning med 25 procent att bromssträckan ökar med hela 56 procent under torra väglagsförhållanden. För personbilar med tillkopplad släpvagn blir säkerhetsmarginalerna ännu mindre; här tillkommer dessutom den mekaniska tidsfördröjningen för påskjutsbromsens aktivering samt effekterna av hela kombinationens sammanlagda bruttovikt.

Vid vinterväglag med packad snö minskar friktionen mellan däck och vägbana, vilket medför att fordonets bromssträcka blir två till tre gånger längre jämfört med när torrt väglag råder. För personbilar med tillkopplad släpvagn medför det minskade väggreppet även en ökad risk för stabilitetsförluster, exempelvis genom att släpvagnen skjuter på dragbilen innan påskjutsbromsen hunnit aktiveras.

På sidorna 65 och 76 i promemorian framförs att förslaget medför att dessa fordon inte kommer att framföras med lika stor avvikelse i hastighet jämfört med andra fordon, vilket enligt promemorian bedöms leda till en viss positiv effekt på den övriga trafikens framkomlighet. Utifrån promemorians antagande om att tre procent av personbilarna framförs med släp, och att endast hälften av dessa utnyttjar möjligheten att köra snabbare, torde denna effekt vara marginell. Eftersom tunga lastbilar med släp fortfarande är begränsade till högst 80 kilometer i timmen, och tunga lastbilar utan släp till högst 90 kilometer i timmen, kommer det även fortsättningsvis att finnas hastighetsskillnader mellan olika fordon.

Energiförbrukning

En höjning av den högsta tillåtna hastigheten från 80 till 100 kilometer i timmen för bilar med tillkopplad släpvagn påverkar ekipagets totala energibehov i stor utsträckning. Luftmotståndet ökar inte linjärt utan kvadratiskt i förhållande till hastigheten, vilket innebär att det aerodynamiska motståndet stiger med cirka 56 procent vid denna

hastighetsökning.[1] Detta gäller i synnerhet husvagnar, vars stora frontarea och rätvinkliga form genererar ett omfattande luftmotstånd. Detta leder till att fordonets totala energiförbrukning ökar med mellan 40 och 70 procent i den högre hastigheten. För bilar med förbränningsmotor medför detta en markant högre bränsleförbrukning per mil, även om ökningen dämpas något av att motorns verkningsgrad förbättras vid högre belastning. För elbilar, som har en närmast konstant verkningsgrad, överförs det ökade energibehovet linjärt till batteriet, vilket resulterar i en mycket kraftig reduktion av fordonets räckvidd.

Även om elbilar inte genererar några direkta koldioxidutsläpp under färd, innebär målet om ett transporteffektivt samhälle att vi behöver hushålla med all energi som förbrukas.[2] Att tillåta hastigheter som leder till en ökad energiåtgång motverkar därför ambitionerna om en mer effektiv energianvändning inom transportsektorn.

Infrastruktur

På sidan 65 i promemorian nämns att förslaget motiveras av en höjd vägstandard och högre säkerhetsteknisk kvalitet på fordon och släp. Transportstyrelsen vill mot bakgrund av detta uppmärksamma regeringen om att det i dag saknas författningskrav om hur motortrafikleder ska vara utformade bortsett från att de är fria från korsningar i samma plan med andra vägar och har särskilt anordnade på- och avfartsvägar (i enlighet med 10 kap. 7 § trafikförordningen). De behöver alltså inte vara mötesseparerade, vilket felaktigt anges i konsekvensbeskrivningen på sidan 76 i promemorian. Motortrafikleder kan i princip vara av väldigt olika standard och det är omöjligt för en trafikant att enbart utifrån vägens utformning och utseende avgöra om den aktuella vägen är en motortrafikled eller en vanlig landsväg. För motorvägar gäller däremot att de ska vara mötesseparerade. Dessutom finns för dessa en lägsta utformningsstandard genom bestämmelser i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (Transportstyrelsens byggregler).

Övervakning/regelefterlevnad

Ett väl fungerande regelverk för ”Tempo100” förutsätter en effektiv trafikövervakning. Transportstyrelsen saknar en analys i utredningen kring hur Polismyndigheten på ett enkelt sätt ska kunna kontrollera regelefterlevnaden. Det framgår inte heller hur övervakningen ska ske för att

[1] För en fullständig härledning av det kvadratiska förhållandet mellan hastighet och aerodynamiskt motstånd, se exempelvis **Barnard, R. H. (2019).** ***Road Vehicle Aerodynamic Design: An Introduction*** (4:e uppl.).

[2] Se Statens energimyndighet, *Transporter: Transporteffektivt samhälle*, där ett transporteffektivt samhälle definieras som ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag minskar, oavsett drivmedel.

effektivt kunna skilja de fordonskombinationer som får föras i 100 kilometer i timmen från de som är begränsade till 80 kilometer i timmen.

Effektivare lastbilsekipage

4 kap. 36 och 39 §§
Transportstyrelsen tillstyrker förslagen om ändrade måttbestämmelser som syftar till effektivare transporter och effektivare kollektivtrafik (4 kap. 36, 37 och 39 §§).

Förslaget att tillåta längre släpvagnar för fordonskombinationer över 24,0 meter (upp till högst 25,25 meter) bedöms medföra att fordonståg som i dag är högst 24,0 meter långa, och som främst transporterar volymgods, i större utsträckning kommer att förlängas till 25,25 meter. Förslaget bedöms därmed bidra till mer energieffektiva transporter. Då gällande vändningskrav omfattar fordonståg mellan 24,0 och 25,25 meter identifieras inga framkomlighetsrisker med förslaget. Eftersom en motsvarande reglering har tillämpats i Finland sedan mitten av 1990-talet, och erfarenheterna därifrån är goda, bedöms förslaget inte heller medföra några ytterligare trafiksäkerhetsrisker.

4 kap. 40 §
Transportstyrelsen tillstyrker förslaget i 40 §, vilket motsvarar nu gällande 17 e §, som innebär ett tillägg med en ny fjärde punkt och som hanterar vändningskrav för fordonståg där lastbilen har en aerodynamisk hytt. Enligt Transportstyrelsens mening är den föreslagna ändringen nödvändig då fordonståg med en längd om 24,0 meter, och där lastbilen är utrustad med en aerodynamisk hytt, i praktiken inte kan klara det vändningskrav som finns i dagens tredje punkt. Eftersom vändningskravet motsvarar det som gäller för fordonståg som är längre än 24,0 meter ser vi inga trafiksäkerhets- eller framkomlighetsrisker med förslaget.

Effektivare kollektivtrafik

4 kap 37 §
Transportstyrelsen tillstyrker att den största tillåtna längden för bussar med fler än en led ökas från dagens 24,0 till 25,25 meter. Myndigheten ser inga trafiksäkerhetsmässiga problem med anledning av förslaget. Detta grundar sig bland annat på att dessa bussar även fortsättningsvis får föras i högst 60 kilometer i timmen samt att de måste uppfylla de vändningskrav som Transportstyrelsen föreskriver.

Smidigare omledning av trafik

10 kap. 17 § 5 och 18 § 2
Transportstyrelsen har inget att erinra mot förslaget att den myndighet som har hand om väg- och gatuhållningen får nya bemyndiganden i 10 kap. 17 § 5, samt den föreslagna 18 § 2 som innebär att väghållarna får meddela föreskrifter vid omledning av trafik för fordonståg enligt den föreslagna 4

kap. 39 §. Transportstyrelsen avstyrker dock de föreslagna lydelserna av 10 kap. 18 § 2 av följande skäl.

Myndigheten kan konstatera att författningsförslaget i 10 kap. 18 § 2 är utformat så att Trafikverket får ett bemyndigande att föreskriva omledning för fordonståg som är *längre än det som annars gäller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 39 §.* Det vill säga fordonståg som är längre än 34,*5* meter. Syftet torde dock vara att sådana fordonståg som omfattas av föreskrifter som meddelas av Trafikverket eller kommunen som väghållare med stöd av 39 § tillfälligt ska få föras på omledningsvägen. Det kan emellertid åstadkommas genom att föreskrifterna enligt 39 § kompletteras med bestämmelser att de långa fordonstågen får föras på omledningsvägen när den ordinarie vägen är avstängd. Med en sådan konstruktion blir också de särskilda villkoren i 39 § samt Transportstyrelsens föreskrifter tillämpliga för transporten. I övrigt konstateras att orden ”*fordon*” och ”*last*” inte är relevanta i sammanhanget då 39 § endast handlar om fordonståg.

Tydligare bestämmelser som underlättar tung trafik på vintervägar

10 kap. 20 §
Transportstyrelsen avstyrker förslaget av följande skäl.

Syftet med ändringen är att bestämmelser om tillfällig ändring av bärighetsklass med hänsyn till tjälförhållandena ska bli tydliga, och att det även ska kunna beslutas att en allmän väg för vilken staten är väghållare, och som normalt har bärighetsklass 2 eller 3, istället ska tillhöra bärighetsklass 4. Vi noterar att den beskrivande texten under avsnitt 2.5 inte stämmer överens med författningsförslaget. Vi utgår i vårt svar från författningsförslaget.

Enligt gällande 4 kap. 11 § tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 om inget annat föreskrivits. Genom föreskrifter kan en väg föreskrivas att tillhöra bärighetsklass 2 eller 3 om vägen klarar lägre belastning, eller bärighetsklass 4 om vägen tål högre belastning än normalt. Nuvarande 10 kap. 15 § medger att en väghållare genom förvaltningsbeslut får bestämma att en väg som normalt tillhör bärighetsklass 2 eller 3 under en kortare tid inte ska tillhöra den aktuella klassen om det är lämpligt med hänsyn till tjälförhållanden. Möjlighet finns alltid att genom föreskrifter med stöd av 4 kap. 11 § bestämma att vägen under en viss tid ska tillhöra bärighetsklass 4 istället för den föreskrivna bärighetsklassen 2 eller 3.

Så som författningsförslaget är utformat kommer alla tillfälliga förändringar av bärighetsklass att kräva att det meddelas föreskrifter, vilket innebär en utökad administration och tidsåtgång. Författningstexten har också fått en märklig utformning då den tillfälliga ändringen får ske på två villkor: på grund av tjälförhållandena eller att det är lämpligt. Sammantaget kan förslaget inte tillstyrkas.

Redaktionella och språkliga ändringar

Transportstyrelsen har lagt ner stora resurser på att granska de omfattande redaktionella och strukturella ändringar som promemorian föreslår. Ändå ligger det i farans riktning att det finns ytterligare fel och brister som inte har upptäckts vid granskningen. Myndighetens erfarenhet visar att även till synes små redaktionella justeringar i praktiken kan få konsekvenser som är svåra att förutse i förväg.

Förutom förslagen till 4 kap. 11, 15, 36, 37, 39 och 40 §§, 13 kap. 5 b § samt delvis 10 kap. 17 § avstyrker Transportstyrelsen samtliga föreslagna redaktionella och språkliga ändringar i 4, 10 och 13 kap. trafikförordningen, med de följdändringar i andra kapitel som följer därav, av följande skäl.

Omfattande redaktionella och språkliga ändringar föreslås, bland annat ett helt omskrivet 4 kap. samt väsentliga ändringar i uppställningen av bestämmelserna i 10 och 13 kap. De största ändringarna avser att man går ifrån tabeller i nu gällande 4 kap. 20 § och 13 kap. 3 §, och i stället delar upp bestämmelserna på många fristående paragrafer. Som skäl för detta anges följande i promemorian:

> *”Den nya dispositionen och uppdelningen på fler paragrafer ökar tydligheten, särskilt i sådana fulltextdatabaser som inte återger den publicerade författningens grafiska utformning, och underlättar framtida ändringar i bestämmelserna.”*

Vi delar inte uppfattningen att den nya dispositionen ökar tydligheten, utan anser snarare att bestämmelserna blir mer svårlästa och mindre användarvänliga. Myndigheten har inte nåtts av några signaler från vare sig kommuner, länsstyrelser eller andra som tillämpar bestämmelserna att tabellformatet i 4 och 13 kap. skulle upplevas som otydligt. Ännu svårare torde det vara för enskilda och företag, som avser att ansöka om undantag från trafikregler, att hitta rätt bland de många paragraferna i 13 kap. i stället för att läsa i den nuvarande tabellen i 13 kap. 3 §.

Vad som anförs om fulltextdatabaser kan inte heller anses vara ett giltigt skäl för ändringen. Med dagens teknik måste dessa databaser förutsättas ha en tillräckligt god funktionalitet för att hantera tabeller. Förslaget till ny disposition avstyrks därför. Det kan i och för sig finnas skäl att se över trafikförordningens bestämmelser, men då bör man se över förordningen som en helhet.

Vidare är vissa av de föreslagna lydelserna utformade på ett sådant sätt att de i praktiken ändrar nu gällande regler i sak, utan att konsekvenserna av dessa förändringar beskrivs i promemorian. Det saknas också en analys av hur de nya, mer svårtolkade formuleringarna kommer att påverka den praktiska tillämpningen och myndigheternas möjlighet till efterlevnadskontroll.

Till följd av de ändringar som föreslås i promemorian kommer en stor mängd av Transportstyrelsens egna föreskrifter och allmänna råd att behöva revideras med nya hänvisningar till trafikförordningen. Detta kommer att medföra ett omfattande administrativt arbete för myndigheten, vilket kommer att vara på bekostnad av att andra angelägna regelgivningsarbeten riskerar att bli lidande.

Utöver den rent rättsliga hanteringen krävs även ett omfattande praktiskt efterarbete för myndigheten i form av uppdateringar av broschyrer, blanketter och information på externwebben. Ändringarna skapar dessutom ett omedelbart behov av tekniska och digitala anpassningar i berörda system och nationella databaser.

Promemorian bortser helt från dessa ekonomiska och administrativa konsekvenser som förändringen kommer att innebära för myndigheten. Eftersom Transportstyrelsen inte känner till några problem med nu gällande lydelser och struktur, bedöms förslaget därför inte vara proportionerligt i förhållande till dess konsekvenser.

Sammantaget medför de ofullständigt utredda konsekvenserna, det stora antalet identifierade brister och felaktigheter i de språkliga och redaktionella förslagen samt det omfattande merarbetet att förslaget inte framstår som proportionerligt, varför Transportstyrelsen avstyrker de föreslagna redaktionella ändringarna i 4, 10 och 13 kap.

Mot denna bakgrund förordar Transportstyrelsen att de förslag vi tillstyrker i stället arbetas in i trafikförordningen. Denna lösning åtgärdar den identifierade bristen omedelbart, utan att vara avhängig av förslagets övriga strukturella delar.

Nedan redovisas dels de ändringar som Transportstyrelsen tillstyrker, och dels de lagtekniska brister och språkliga anmärkningar på de strukturella och språkliga ändringarna som myndigheten har identifierat under remisstiden och som sammantaget styrker bedömningen att underlaget inte är tillräckligt berett. Mindre språkliga justeringar som vi under tiden för denna remiss inte bedömt medföra någon ändring i sak har inte tagits med i denna redogörelse.

1 kap.
2 §
Om den föreslagna lydelsen fullt ut ska motsvara vad som anges i nu gällande bestämmelse saknas hänvisningar till 27 § (nuvarande 3 §), 33 § (nuvarande 19 §) och 67 § (nuvarande 21 § andra meningen).

2 kap.
4 §
Hänvisningen till 76 §, som handlar om miljözoner, är felaktig. Hänvisningen ska rätteligen ske till 77 § som handlar om skyldighet att stanna på tecken av kontrollant.

3 kap.
Inga synpunkter på förslaget till ändring i 3 kap. 83 a §.

4 kap.
1 §
Bestämmelsen motsvarar gällande 6 § som ändrades genom SFS 2023:377. Såsom nu gällande 6 § är formulerad är det onödigt att i första stycket lägga till ”vid färd”. Det framgår av andra meningen att bestämmelsen gäller vid färd. 1 § bör lämpligen ha nuvarande utformning i 6 §.

3 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 6 b § och är ändrad på så sätt att ”vid färd” är tillagt.

Utifrån sammanhanget när det handlar om att ta med passagerare bedömer Transportstyrelsen att ändringen inte tillför något av betydelse för att kunna tillämpas. Nu gällande lydelse bör därför bibehållas.

11 och 15 §§
Bestämmelsen motsvarar delvis Transportstyrelsens bemyndigande i nu gällande 10 d § andra stycket respektive 9 § fjärde stycket.

De föreslagna första punkterna i dessa två bestämmelser innebär att myndigheten får två nya bemyndiganden att få föreskriva *hur* bilbälte och andra anordningar (11 §) samt skyddshjälm (15 §) ska användas. Transportstyrelsen har ett behov av dessa bemyndiganden och tillstyrker förslagen.

26 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 2 § tredje stycket och har ändrats redaktionellt på så sätt att den föreslagna lydelsen ändrats till singular istället för plural. Vidare har dagens ”och” för terrängmotorfordon ändrats till ”eller ett…”. Dessutom har dagens begrepp ”samtliga” ändrats till ”alla”. Vi kan inte se att det medför någon ändring i sak.

30 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 15 § första stycket och har ändrats språkligt. Vi avstyrker remissens förslag *”...eller ett fordon som är kopplat till ett motordrivet fordon”* och förordar att nu gällande lydelse *”...eller ett därtill kopplat fordon”* bibehålls, då det nya förslaget innebär en språkligt tungrodd upprepning av begreppet ”motordrivet fordon” i samma mening. Den föreslagna formuleringen blir onödigt lång och svårläst utan att tillföra något i sak eller ge ökad precision, medan nuvarande lydelse är likvärdig med förslaget, men mer koncentrerad och lättläst. Att ersätta nu gällande fungerande syftning med en längre textmassa ger ett sämre flyt i texten och motverkar ambitionen om att lagtext ska utformas så enkelt och lättillgängligt som möjligt.

32 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 15 § tredje stycket och innehåller ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter avseende

fordon eller fordonståg med bred odelbar last som i dag återfinns i 15 §. Bestämmelsen är språkligt moderniserad, men bör kunna förenklas utan att betydelsen förändras. Första stycket kan lämpligen formuleras på följande sätt: *Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg som transporterar odelbar last får föras på väg som inte är enskild trots 30 §*. Vårt förslag innebär att första meningen är förkortad och andra meningen stryks. I övrigt har vi inga synpunkter.

33 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 19 § och är inte ändrad. Lämpligen justeras paragrafen något språkligt så att paragrafen får följande lydelse: *Föraren av en tvåhjulig motorcykel får vid färd på väg inte låta motorcykeln dras eller skjutas av ett annat fordon eller en spårvagn. Föraren får inte heller dra eller framför sig skjuta någon annan trafikant eller föra något annat fordon vid sidan än en tillkopplad sidvagn.* Det räcker att ange ”trafikant” eftersom bestämmelsen gäller vid färd på väg.

34 och 35 §§
Motsvarar nu gällande 15 a §.

Det bör övervägas om inte bestämmelserna, som i dag, ska finnas i en och samma paragraf då enda skillnaden på två- respektive tre- eller fyrhjuliga fordon är den tillåtna bredden.

36 §
Motsvarar nu gällande 17 § men innehåller vissa ändringar. Transportstyrelsen tillstyrker de föreslagna nya punkterna 5 och 7, men har språkliga synpunkter på texten i övrigt.

Bestämmelsen motsvarar nu gällande 17 §. Vi har inget att erinra mot förslagen, dock kan första stycket justeras språkligt. Eftersom det finns en senare paragraf som handlar om längd för bussar och fordonskombinationer med bussar är det tydligare att skriva som det står i dag: ”*Ett annat motordrivet fordon än en buss...*”. Om den ändringen genomförs försvinner en mening vilket kräver en följdändring i 38 §. Vidare anges i tredje stycket att ”*Bestämmelserna om längd och avstånd i andra stycket 2–6 ska omfatta även…*”. Transportstyrelsen anser att punkten 7 måste ingå i denna uppräkning. Korrekt lydelse bör vara: ”*Bestämmelserna om längd och avstånd i andra stycket 2–7 ska omfatta även…*”.

I 36 § anges även enskilda vägar i plural medan det i andra paragrafer, till exempel 30 och 31 §§, anges enskild väg i singular. Det är lämpligt att skrivningen i de paragrafer som berörs ses över så att det blir konsekvent om det inte i det enskilda fallet finns skäl att avvika. Det kan också övervägas om rubriken närmast före 36 § kan formuleras annorlunda då någon motsvarande lydelse inte gäller för breda fordon och fordonståg.

37 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 17 a § och har ändrats redaktionellt och typografiskt. Ändringen innebär bland annat att den högsta tillåtna

längden för bussar med fler än en led får uppgå till 25,25 meter. Som nämnts tidigare tillstyrker Transportstyrelsen förslaget och myndigheten kan inte heller se att de redaktionella justeringarna medför någon ytterligare ändring i sak. Transportstyrelsen anser dock att den nya typografiska utformningen inte medför att bestämmelsen blir mer lättläst, utan förordar nu gällande utformning.

39 §

Bestämmelsen motsvarar nu gällande 17 f § men innehåller både vissa språkliga ändringar och vissa ändringar vad gäller mått för vissa släpfordon. Transportstyrelsen har, som nämnts tidigare, inga synpunkter på de nya föreslagna ändringarna i villkoren 1–10.

Transportstyrelsen ser dock ett problem som har att göra med paragrafens syfte. Problemet kan troligen delvis förklaras av en viss oklarhet i den nuvarande 17 f §. Oklarheten handlar om bemyndigandet att föreskriva och har följt med till och förvärrats i den föreslagna 39 §. På sidan 67 i promemorian framgår det också tydligt att man har gjort den felaktiga tolkningen att villkoren som fordonstågen måste uppfylla är knutna till föreskriftsbemyndigandet. Där framgår följande:

> ”*Möjligheten för Trafikverket eller kommunen att meddela föreskrifter om att fordonståg med en längd upp till 34,5 meter får föras på väg, del av väg eller vägsträcka utökas genom ändringar i de villkor som ett fordonståg måste uppfylla för att få omfattas av sådana föreskrifter.*”

Transportstyrelsen avstyrker ändringarna i den första meningen i den föreslagna 39 §. För att innebörden ska bli entydig föreslår Transportstyrelsen i stället att meningen delas upp i två, och formuleras enligt nedan.

> **39 §** Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, kommunen får meddela föreskrifter om att ett fordonståg med en längd av upp till 34,5 meter, lasten inräknad, trots 36 § får föras på en viss väg, del av väg eller vägsträcka. Vid sådan färd ska fordonståget uppfylla villkoren i 1–10.
>
> 1. Varje ingående motordrivet fordon har en största längd av 12,0 meter.
> 2. Varje ingående släpkärra har en största längd av 12,0 meter.
> 3. Avståndet mellan kopplingstappen och bakkanten på lastutrymmet, containern eller växelflaket på en påhängsvagn överstiger inte 12,0 meter.
> 4. Avståndet mellan framaxelns eller framaxlarnas vridcentrum och bakkanten på en annan släpvagn än en påhängsvagn eller släpkärra överstiger inte 12,0 meter.
> 5. Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och varje punkt på framkanten av en påhängsvagn överstiger inte 2,04 meter.
> 6. Det horisontella avståndet mellan framaxelns eller framaxlarnas vridcentrum och varje punkt på framkanten på lastutrymmet på en annan släpvagn än en påhängsvagn eller släpkärra överstiger inte 2,04 meter.

7. Fordonstågets sammanlagda lastlängd bakom förarhytten, mätt parallellt med fordonstågets längsgående axel, överstiger inte 29,25 meter.
8. Fordonsbredden, utom för påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon, eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak, är högst 2,55 meter.
9. Bredden på påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon, eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak, är högst 2,60 meter.
10. Fordonståget och varje ingående fordon uppfyller de krav på konstruktion och utrustning som Transportstyrelsen föreskriver.

40 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 17 e §. Transportstyrelsen tillstyrker förslaget.

45 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 11 § första stycket och reglerar vägars indelning i bärighetsklasser samt bemyndigandet att meddela föreskrifter om vilken bärighetsklass en viss väg ska tillhöra.

Transportstyrelsen konstaterar att förslaget som det är formulerat ändrar grundregeln för allmänna vägar. Istället för att allmänna vägarna som utgångspunkt ska tillhöra bärighetsklass 1, kommer bärighetsklass 2 nu att bli den nya utgångspunkten för alla allmänna vägar. Transportstyrelsen utgår från att detta inte är avsikten.

Vidare finns det problemet i bemyndigandets utformning. Texten ger Trafikverket och kommunerna rätt att föreskriva om bärighetsklass 2, 3 eller 4 för allmänna vägar, men utelämnar rätten att föreskriva om bärighetsklass 1. Samtidigt ges enbart kommunerna rätt att föreskriva om bärighetsklass 1 för övriga vägar som inte är enskilda. Följden blir därmed att det inte är möjligt för Trafikverket att besluta att en allmän väg ska tillhöra bärighetsklass 1. Att ge väghållarna ett bemyndigande att föreskriva om bärighetsklass 2 – när vägarna enligt samma paragraf redan tillhör denna bärighetsklass som utgångspunkt – framstår som logiskt felaktigt.

Transportstyrelsen förutsätter att denna förändring, som i praktiken begränsar det allmänna vägnätets kapacitet till bärighetsklass 2 och tar bort möjligheten till bärighetsklass 1 på statliga vägar, är ett förbiseende i beredningsarbetet. Myndigheten anser att 45 § bör utformas i enlighet med nuvarande lydelse i 11 § första stycket.

Transportstyrelsen vill även påpeka att rubriken närmast före 45 § har lydelsen ”*Villkor för färd på väg med hänsyn till vägens bärighetsklass*”. Några sådana villkor återfinns emellertid inte i 45 §, utan i stället i den efterföljande 46 §, varför rubrikens placering bör ses över.

46 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 12 § första stycket och 14 §. Paragraferna reglerar olika saker; 12 § reglerar högsta tillåtna vikter, medan 14 § reglerar både vikter och största tillåtna längder för vissa fordonskombinationer som huvudsakligen förs i internationell trafik.

Transportstyrelsen konstaterar att det, till skillnad från nu gällande förordning, saknas en uttrycklig hänvisning till vilka värden som ska gälla *för respektive bärighetsklass*. Det som framgår av en bilaga måste ha ett tydligt förankrat stöd i själva förordningstexten för att bli rättsligt bindande. Vi kan inte se att det i den föreslagna paragrafen, eller i någon annan del av författningsförslagen, finns en sådan bestämmelse. Detta bedöms vara en brist.

Transportstyrelsen noterar även att begreppet ”*tillkopplade fordon”* används i den föreslagna lydelsen, men att ordet ”*därtill”* har utelämnats. Utan detta tillägg uppstår en otydlighet i textens utformning, eftersom det inte längre uttryckligen framgår till vilket specifikt fordon det efterföljande fordonet är kopplat. Betydelsen blir därmed sannolikt en annan än den avsedda. För att säkerställa att innebörden i nu gällande lydelse bibehålls, och för att minimera risken för framtida tillämpningsproblem, bör ordet ”*därtill*” kvarstå.

Den föreslagna lydelsen omfattar inte heller längder för fordonståg och bör därför inte hänvisa till bilagan då denna kommer att reglera längd på fordonståg trots att den längden för sådana fordonståg inte finns reglerad i en bestämmelse.

Eftersom gällande 12 och 14 §§ reglerar olika saker bedöms dessa även fortsättningsvis regleras i olika bestämmelser. Transportstyrelsen förordar att nu gällande 14 § inte ska omfatta bilagans avsnitt 6, utan att bilagans avsnitt 6 lyfts ur bilagan och läggs i en egen bestämmelse i 4 kap.

I sammanhanget bör nämnas att nu gällande 14 § finns till för att harmonisera det svenska regelverket med EU-rätten, närmare bestämt rådets direktiv 96/53/EG, i syfte att säkerställa en fungerande och icke-diskriminerande internationell vägtransportmarknad inom unionen. Syftet med paragrafen är att fungera som en undantagsregel (en så kallad ventil) som ger fordonståg som i huvudsak används i internationell trafik rätt att framföras på det svenska vägnätet, förutsatt att de uppfyller EU:s gemensamma mått- och viktbestämmelser. Genom denna bestämmelse tillåts dessa fordonståg framföras på vägar med bärighetsklass 1 och 4 även om fordonen avviker från vissa av de svenska bestämmelserna, till exempel bruttovikter i 12 § och avstånd mellan axlar i 13 § i den nuvarande lydelsen.

Bestämmelsen är därmed avgörande för att förhindra tekniska handelshinder vid gränserna, eftersom utländska transportörer annars riskerar att stoppas på grund av unikt svenska beräkningsmodeller. Den skapar också en nödvändig förutsägbarhet för den gränsöverskridande godstrafiken, då transportföretag i förväg kan planera sina rutter med garantin att fordon i internationell trafik får föras på vägar med bärighetsklass 1 och 4. Med beaktande av denna unika funktion finns det starka skäl att låta denna bestämmelse, i likhet med vad som gäller i dag, även fortsättningsvis återfinnas i en helt egen bestämmelse.

47 och 48 §§

47 § motsvarar 11 § andra stycket och innehåller ett bemyndigande för Trafikverket att meddela föreskrifter med villkor för förandet på vägar med bärighetsklass 4.

48 § motsvarar 12 § andra stycket och innehåller ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter med villkor för förandet på vägar med bärighetsklass 4. Det kan ifrågasättas om ”*…än de villkor som anges i bilagan*” tillför någon i sammanhanget när den föreslagna lydelsen specifikt pekar ut att mandatet endast gäller ytterligare villkor för förandet på väg med bärighetsklass 4.

Både 47 och 48 §§ avser bemyndiganden om villkor som gäller vid färd på väg som tillhör bärighetsklass 4, dels till Trafikverket, dels till Transportstyrelsen. Det bör dock särskilt noteras att både Trafikverkets bemyndigande i 47 § och Transportstyrelsens bemyndigande i 48 § går in i varandra. I sammanhanget hänvisas till den framställan som Transportstyrelsen gjorde tillsammans med Trafikverket, TSV 2020–7839, där Trafikverket – om det som föreslås i framställan beslutas – avsäger sig gällande bemyndigande i den föreslagna 47 §.

49 §

Bestämmelsen motsvarar dels 12 § tredje och dels 13 § tredje stycket i den nuvarande lydelsen och innehåller ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots de värden som anges i bilagan. I och med att det läggs in ytterligare bestämmelser i bilagan än vad som finns i nu gällande villkor innebär den föreslagna lydelsen att Transportstyrelsen ges ytterligare mandat, till exempel att även omfatta avsnitt 6 (14 § i nuvarande lydelse). Det bör dock nämnas att det inte finns något behov av att ha ett bemyndigande kopplat till den bestämmelsen eftersom bilagans avsnitt 6 endast hanterar fordon och fordonståg som huvudsakligen förs i internationell trafik och som är i enlighet med det europeiska mått- och viktdirektivet (96/53/EG) och som i förekommande fall tillåter högre vikter än våra nationella bestämmelser. Det vill säga att våra EU-gemensamma skyldigheter tvingar Sverige att ha denna bestämmelse. Se kommentar till 46 §. Detta styrker vårt ställningstagande att nu gällande 14 § även fortsättningsvis bör finnas i en egen paragraf.

50 §

Bestämmelsen motsvarar nu gällande 17 d § och avser ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela tillstånd för försöksverksamhet.

I det första stycket har dagens begrepp ”tillstånd” ersatts med formuleringen ”*genom beslut i enskilda fall*”, medan begreppet ”*tillstånd*” samtidigt har lämnats kvar i både det andra och tredje stycket. För att undvika otydlighet och tolkningsproblem är det eftersträvansvärt att författningstexten utformas enhetligt och att samma begrepp används konsekvent. Transportstyrelsen förordar därför att begreppet ”tillstånd” används genomgående i samtliga stycken i denna bestämmelse.

51 §
Bestämmelsen motsvarar dels nu gällande 20 § fjärde stycket och dels 20 a § och innehåller en bestämmelse som säger att om lägre hastighet är föreskriven för vägen gäller den hastigheten.

I promemorian hänvisas denna bestämmelse till att motsvara 20 a § sista meningen, vilket inte är helt rätt. Korrekt hänvisning torde vara att denna bestämmelse även motsvarar 20 § femte stycket.

I sammanhanget vill vi påpeka att hänvisningen till 67 § i andra meningen som handlar om hastighet för fordon med hjulringar av järn eller annat hårt material är felaktig. Rätt hänvisning torde vara 68 §.

De föreskrifter som myndigheten meddelat med stöd av nu gällande 20 § sjätte stycket punkten 1 innehåller dock redan en sådan bestämmelse, se 3 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2025:18) om högsta tillåtna hastighet för bil med två släpvagnar. Därmed torde lydelsen ”*…eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 68 §*” kunna tas bort.

52 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § första stycket och innehåller bestämmelser om högsta tillåtna hastighet för vissa motorfordon.

Inga synpunkter, utöver det som redan sagts att vi bedömer att det är mer lämpligt med tabeller istället för en lång rad paragrafer som i sin tur måste förenas med begreppet ”trots”, vilket gör bestämmelsen svårläst och kräver att läsaren har förståelse för vad de hänvisade bestämmelser omfattar.

53 §
53 § är en ny bestämmelse som avser att ge möjlighet att föra vissa kombinationer bestående av personbil klass I med tillkopplad släpkärra i 100 kilometer i timmen på motorväg och motortrafikled (Tempo100). Transportstyrelsen avstyrker det förslaget med den motivering som framförs tidigare i detta remissvar.

Generella synpunkter på 54–63 §§
Transportstyrelsen vill uppmärksamma att formuleringen i de föreslagna 54–63 §§, där det genomgående hänvisas till att bestämmelserna gäller *”trots 52 §”,* brister i författningsteknisk logik och medför motsägelser.

Den föreslagna 52 § reglerar hastigheter för vissa motordrivna fordon *utan* tillkopplade fordon. Bestämmelsen gäller därmed inte i de fall dessa fordon har tillkopplade fordon. Eftersom 52 § inte reglerar detta finns det inget motsatsförhållande mellan 52 § och 54–63 §§. Användningen av ordet ”trots” blir därför missvisande, då dessa bestämmelser inte utgör undantag från 52 § utan reglerar helt andra förhållanden.

För att säkerställa en tydlig och korrekt författningstext förordas att uttrycket ”trots 52 §” stryks i samtliga dessa paragrafer. Om avsikten är att bestämmelserna ska reglera särskilda hastighetsbegränsningar som ersätter

eller kompletterar den generella fordonshastigheten i 52 §, bör detta istället formuleras som att bestämmelserna gäller *”utöver”* vad som följer av 52 §.

Transportstyrelsen vill även lyfta fram att den föreslagna strukturen innebär en betydande försämring av regelverkets överskådlighet och läsbarhet. Till skillnad från nuvarande ordning, där hastighetsbestämmelserna finns i en tydlig och samlad tabell, medför förslaget att varje enskild bestämmelse belastas med en mängd korshänvisningar till andra paragrafer (exempelvis genom formuleringar som ”trots 53–62 §§”). Denna utformning tvingar läsaren att ständigt hoppa mellan och hålla reda på flera olika bestämmelser samtidigt för att förstå vad som faktiskt gäller under vissa förhållanden. Att ersätta en sammanhållen tabellstruktur med ett nätverk av svårtillgängliga undantagshänvisningar motverkar ambitionen om en modern, tydlig och klarspråksanpassad lagstiftning. Transportstyrelsen förordar därför att bestämmelserna i 52–64 §§ utformas på samma sätt som dagens 20 § eftersom det minimerar behovet av interna korshänvisningar.

För att öka tydligheten och underlätta tillämpningen bör det övervägas att dela upp bestämmelserna i två separata paragrafer i tabellform. Den ena paragrafen bör enbart reglera fordon utan tillkopplade fordon, medan den andra reglerar fordonskombinationer. Det betyder dock att följdändringar behöver göras.

54 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § andra stycket 1, och innehåller bestämmelser om hastighet för motorfordon med en tillkopplad släpvagn.

Vi har inga synpunkter på detta förutom det som redan sagts att det är lämpligare med tabeller istället för en lång rad paragrafer. Dessutom torde hänvisningen till 52 § vara felaktig då den bestämmelsen endast gäller för vissa motorfordon *utan* tillkopplade släpfordon.

55 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § tredje stycket sista meningen, och innehåller bestämmelser om hastighet för buss med tillkopplad släpvagn för personbefordran. Den föreslagna lydelsen anger att den högsta tillåtna hastigheten ska vara 60 kilometer i timmen, trots bestämmelserna i 52 och 54 §§. Hänvisningen till 52 § torde vara felaktig då den bestämmelsen endast gäller för vissa motorfordon *utan* tillkopplade släpfordon.

56 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § andra stycket 4 och innehåller bestämmelser om hastighet för motorfordon med en tillkopplad släpvagn vilka är *förbundna* genom den gemensamma lasten. Till skillnad från nu gällande lydelse har den föreslagna lydelsen fått tillägget ”tillkopplad”. Det bör nämnas i sammanhanget att de fordon som ska tillämpa denna bestämmelse *inte* är tillkopplade med varandra, utan att de är förbundna genom den gemensamma lasten.

Nu gällande lydelse anger *besiktning* medan den föreslagna lydelsen anger *lämplighetsbesiktning*. Vad myndigheten förstår är begreppet lämplighetsbesiktning en anpassning till dagens lydelse i 5 kap. 1 § 6 fordonsförordningen (2009:211).

57 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § andra stycket 5 och innehåller bestämmelser om hastighet för motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en tillkopplad släpvagn. I likhet med 54 och 55 §§ torde hänvisningen till 52 § vara felaktig då den bestämmelsen endast gäller för vissa motorfordon *utan* tillkopplade släpfordon.

58 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § andra stycket 6. Den föreslagna lydelsen innehåller hänvisningar till sex tidigare paragrafer, vilket gör att den blir svår att förstå.

59 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § andra stycket 2 och tredje stycket första meningen. Hänvisningarna till tidigare paragrafer gör bestämmelsen i paragrafen svårläst och kräver att läsaren har förståelse för vad 10 andra bestämmelser omfattar. Det gör även en hänvisning till tidigare paragrafer som i sin tur innehåller hänvisningar till tidigare paragrafer. Detta gör att det finns hänvisningar till andra paragrafer i flera led.

Vidare anges ”*när släpvagnarna är en dolly med tillkopplad påhängsvagn*”. Den formuleringen blir märklig eftersom den blandar plural ("släpvagnarna") med singular ("en dolly"). En dolly och en påhängsvagn är dessutom två olika fordon, vilket gör det logiskt fel att säga att släpvagnarna *är* en dolly. Det blir mer språkligt korrekt att skriva att släpvagnarna *består av* en dolly med en tillkopplad påhängsvagn, det vill säga att förhålla sig till nu gällande lydelse. Det torde även ifrågasättas om ”*...men inte fler*” behövs när bestämmelsen specifikt handlar om två tillkopplade släpvagnar.

60 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § andra stycket 7 samt fjärde stycket samma paragraf. I paragrafen hänvisas till ett flertal paragrafer på samma sätt som i 59 §, vilket gör även denna paragraf svårläst.

I likhet med vår synpunkt i 59 § torde det ifrågasättas om ”*...men inte fler*” behövs när bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § andra stycket 9 och därmed specifikt avser färd med *två* tillkopplade släpvagnar. Dessutom hänvisar även denna bestämmelse till ett flertal tidigare paragrafer vilket gör bestämmelsen svårläst och kräver att läsaren har förståelse för vad flera andra bestämmelser omfattar.

Vidare anges i det föreslagna andra stycket vissa fordonskombinationer får föras i högst 80 kilometer i timmen på enskild väg som är motorväg. Det behöver övervägas var den bestämmelsen lämpligen bör ligga. Som det är nu finns denna lydelse, med vissa mindre skillnader, med i såväl denna

paragraf som i 63 § andra stycket samt som en egen bestämmelse i 65 §. Att reglera något som i grunden är samma sak i flera olika bestämmelser kan till exempel göra förordningen mindre överskådlig och medföra en ökad risk för motstridigheter vid framtida ändringar.

61 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § andra stycket 3, men har ändrats språkligt och strukturellt.

Enligt förslaget ska bestämmelsen tillämpas när en bil drar ett annat fordon som ”har minst fyra hjul”, till skillnad från nu gällande lydelse som anger att en bil drar ett annat fordon ”på minst fyra hjul”. Eftersom promemorian inte beskriver om den ändrade formuleringen de facto är avsedd att innebära en juridisk skillnad, förordar Transportstyrelsen att nuvarande lydelse behålls för att undvika dessa tillämpningsproblem.

62 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § andra stycket 8 samt den nya 8 a § som träder i kraft den 1 december 2026.

I första stycket anges bland annat ”*...och vars ände är upplyft,*”. I den första punkten anges ”*1. Det dragna fordonets ena ände är upplyft*”. Den föreslagna lydelsen framstår i denna del som att någon av dessa lydelser är överflödiga och bör tas bort.

Transportstyrelsen förstår det som att förslaget till ny 62 § syftar till att sammanföra två bestämmelser som delar samma grundvillkor. Den nuvarande strukturen riskerar dock att skapa en juridisk otydlighet vid tillämpningen. Eftersom kravet på dragfordonets utformning har placerats som en avslutande punkt 2 direkt efter underpunkt b, kan texten tolkas som att detta krav endast gäller för bärgning enligt underpunkt b. För att säkerställa att villkoret i punkt 2 tydligt omfattar bärgning enligt både underpunkt a och b, bör paragrafens uppbyggnad ses över. Ur ett tillämpningsperspektiv kan det vara mer ändamålsenligt att även fortsättningsvis behålla dessa bestämmelser separerade för att säkerställa högsta möjliga tydlighet.

I övrigt uppvisar den föreslagna lydelsen samma problematik som ändringen av begreppet ”på” till ”när” i 61 §, se kommentarer under den paragrafen.

63 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § andra stycket 9.

Transportstyrelsen vill uppmärksamma att den avslutande formuleringen i 63 §, ”*...när högre hastighet inte är tillåten med stöd av 53–62 §§*”, framstår som överflödig. Eftersom det inte går att föreskriva en lägre hastighet för en väg än 30 kilometer i timmen och de hänvisade paragraferna enbart reglerar fordonsspecifika hastigheter om 30 kilometer i timmen eller högre, fyller meningen ingen praktisk funktion. I stället riskerar formuleringen att skapa en otydlighet vid rättsprövning. För att göra

bestämmelsen så tydlig som möjligt förordar Transportstyrelsen därför att den delen av den inledande meningen utgår i bestämmelsen.

Beträffande andra stycket i denna bestämmelse, se kommentar till 60 §.

64 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 § fjärde stycket. Inga synpunkter förutom att hänvisningarna till tio tidigare paragrafer gör bestämmelsen svårläst och kräver att läsaren har förståelse för vad dessa bestämmelser omfattar.

65 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 20 a § första meningen.

Vi vill påpeka att rubriken närmast före 64 § har lydelsen ”Hastighet – fordonståg som omfattas av särskilda föreskrifter om förande på viss väg, del av väg eller vägsträcka”. För enskilda vägar finns det, till skillnad från det allmänna vägnätet, ingen lagstadgad högsta tillåtna längd för fordonståg. Det är istället vägens ägare som med stöd av 10 kap. 10 § har rätt att besluta om begränsningar av fordonens längd på den enskilda vägen. Eftersom sådana regleringar på enskilda vägar sker genom direkta ägarbeslut och utmärkning med vägmärken, är det inte möjligt att meddela offentligrättsliga lokala trafikföreskrifter om längdbegränsningar vid färd på enskilda vägar. Detta gäller även för enskilda vägar som är motorvägar. Rubriken bör därför formuleras om.

Se även våra kommentarer för de föreslagna 60 och 63 §§.

72 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 22 c §. I den föreslagna lydelsen finns ett språkligt fel då det saknas ”*, är*” före den punktlista som finns i paragrafen nu. Vi har inga synpunkter på att punktlistan blir numrerad.

73 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 22 d §. Även här saknas ett ”*är*” före punktlistan.

77 §
Bestämmelsen motsvarar nu gällande 1 §. Det hade varit lämpligt om 4 kap., i likhet med vad som gäller i dag, hade inletts med gemensamma bestämmelser på samma sätt som i 3 kap.

10 kap.
1 §
Bestämmelsen innehåller bemyndigande att meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter och föreslås ändras både språkligt och redaktionellt samt i en del i sak. I första stycket föreslås ordet *samtliga* bytas ut mot ordet *alla.* För det sammanhang som ordet används i bedöms nuvarande lydelse vara mer lämplig. Nuvarande skrivning bör därför inte ändras.

Vi noterar att punkten 19 i tredje stycket felaktigt hänvisar till 4 kap. 2 § i nu gällande lydelse. Rätt hänvisning ska vara 4 kap. 12 §.

Nu gällande tredje stycke föreslås att tas bort, och istället läggas det stycket in som tre nya punkter (22, 23 och 24) i det föreslagna andra stycket. Inga synpunkter på den uppdelningen.

Den föreslagna punkten 25, som delvis motsvarar nu gällande punkt 22, *Andra särskilda trafikregler*, är en slags ”slask” som används i mindre utsträckning och i huvudsak för särskilda trafikregler om förbud mot gångtrafik och mot ridning. Den nya lydelsen innebär även en skillnad då det krävs *särskilda skäl* för att bemyndigandet ska få användas. Särskilda skäl krävs generellt inte för att det ska vara tillåtet att meddela lokala trafikföreskrifter. Det framgår inte av promemorian varför villkor föreslås och vi kan inte se att det är lämpligt att införa ett sådant. Tillägget ”*särskilda skäl*” bör därför strykas.

Nuvarande ordalydelse av punkten 22 innehåller en språklig inexakthet eftersom den innebär en upprepning då *särskilda trafikregler* också inleder punktlistan. Den bör därför ändras och då med tillförande av de särskilda trafikregler som vanligen använder punkten 22. Förslag till lydelse av punkt 25 är: ”*gångtrafik, ridning och annat som inte anges i 1¬24”*. Det kan i och för sig anföras att det vore tydligast med en uttömmande punktlista, men det låter sig inte göras att utreda vilka ytterligare särskilda trafikregler som bör finnas inom ramen för hanteringen av denna remiss. Det kan inte heller uteslutas att det i framtiden tillkommer ytterligare behov som i dag inte kan förutses och då är det en fördel om trafikförordningen inte behöver ändras. *2 b, 2 c, 2 d och 2 e §§* är nya och har överförts från nu gällande *2 §* som nu endast föreslås ha ett stycke. I 2 d § finns en bestämmelse om att tillstånd att parkera enligt sådana föreskrifter som avses i 2 a § ska prövas av kommunen. 2 a §, som inte föreslås ändras, handlar emellertid inte om parkering varför det bör vara 2 c § som avses. Det får dock anses vara lämpligare att 2 d § förs in som ett andra stycke i 2 c § än att det är separata paragrafer.

13 § första stycket

Vi anser att den föreslagna lydelsen innebär en försämring ur klarspråkshänseende när två meningar skrivs ihop till en mening. Uttrycket ”bestämmelserna i” i första meningen nuvarande lydelse kan dock med fördel bytas ut mot ”enligt”.

14 § 2 och 3 punkten

Den föreslagna lydelsen saknar orden ”begränsning av” före *axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt*. Även om det kan anses vara underförstått att föreskrifter med särskilda trafikregler som rör detta rimligen bör avse just begränsningar är det ur legalitetsprincipen viktigt att bemyndigandet är tydligt. Att ta bort ”*begränsning av*” innebär enligt Transportstyrelsens bedömning att det ändrar bemyndigandet i sak. Detta är inte beskrivet i promemorian och torde inte kunna anses vara en språklig

eller redaktionell ändring. Myndigheten förordar att ”*begränsning av*” även fortsättningsvis ska vara med.

15–20 §§
Inga synpunkter på paragraferna förutom beträffande 20 § som bör ha den lydelse som 15 § har i dag, se ovan under rubriken *Tydligare bestämmelser som underlättar tung trafik på vintervägar*.

17 § 5 och 18 § 2
Se kommentar under rubriken ”Smidigare omledning av trafik” på sidan 8.

11 kap.
10 § 1
Vi ser det som mycket osannolikt att de som nämns i paragrafen skulle använda fordon med hjulringar av järn eller annat hårt material för brådskande utryckning eller brådskande yrkesutövning. Sådana fordon är inte heller konstruerade för att kunna föras i några högre hastigheter. Hänvisningen till 4 kap. 67 § är därför fel.

10 a § andra stycket
Det föreslagna andra stycket har fått en annan innebörd än vad som anges i nu gällande bestämmelse. Enligt nu gällande bestämmelse ska föraren iaktta särskild försiktighet i samband med att undantaget tillämpas – det vill säga när man framför ett fordon och *samtidigt använder* någon form av kommunikationsutrustning som kan inverka menligt på körningen.

Med den föreslagna lydelsen framgår det i stället att det är själva kommunikationsutrustningen som ska användas med särskild försiktighet, snarare än att fordonet ska framföras med försiktighet. Denna förskjutning av fokus innebär en påtaglig skillnad i sak som inte beskrivs i promemorian. Vi anser att nu gällande lydelse inte ska ändras.

12 kap.
1–3 §§
Förslaget innebär att nuvarande 1 § delas upp i tre nya paragrafer. Begreppet ”*iaktta*” har i förslaget ändrats till ”*vidta*”. Begreppet ”*iaktta särskild försiktighet*” återfinns på många andra ställen i trafikförordningen, och begreppet ”vidta” passar bättre språkligt när det anges att man ska vidta exempelvis särskilda försiktighetsåtgärder. Transportstyrelsen kan dock inte se att promemorian beskriver vilka konsekvenser denna ändring kan medföra. Myndigheten har inga synpunkter på uppdelningen i fler paragrafer, men mot bakgrund av att det saknas en konsekvensbeskrivning av ordvalet bör begreppet ”iaktta” bibehållas.

13 kap.
Transportstyrelsen tillstyrker den nya 5 b §, men avstyrker förslaget till ny struktur och nya lydelser av hela 13 kap. i dess helhet av följande skäl.

De föreslagna bestämmelserna skapar en omfattande komplexitet när behörigheterna ska tillämpas i de efterföljande 3 a–3 g §§. Komplexiteten gör det mycket svårt att utläsa myndigheternas bemyndigande. Enligt

legalitetsprincipen ska en myndighet endast vidta åtgärder som den har ett uttryckligt mandat för. Till följd av det komplexa förslaget blir det dock mycket otydligt vilka myndigheter som har mandat att vidta vilka åtgärder. Transportstyrelsen anser därför att nuvarande struktur bör bibehållas. Såvitt vi känner till finns det heller inga tillämpningsproblem med dagens struktur.

På grund av ändringarnas omfattning i kapitlet har Transportstyrelsen endast granskat de bemyndiganden som påverkar den egna myndigheten. Mer ingående synpunkter på ändringsförslagen i 13 kap. redovisas nedan.

1 §
För att hänvisningen i första stycket ska motsvara den till 4 kap. 17 f § i nuvarande lydelse torde det anges 39 § och inte 45 §.

Innan sommaren remitterades (Dnr LI2026/00409) Trafikverkets hemställan om ändringar i 13 kap. 1 och 2 §§ trafikförordningen avseende en överflytt av uppgifter från länsstyrelserna till Trafikverket. Om det blir aktuellt att genomföra ändringar med anledning av Trafikverkets hemställan bör dessa harmoniseras med de förslag till ändringar i 13 kap. 1 § som föreslås i promemorian.

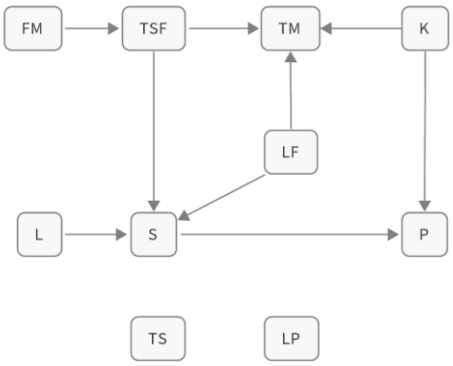
3 §
Transportstyrelsen ser positivt på att det i inledningen av 3 § förtydligas att det finns möjlighet att både meddela föreskrifter om undantag och i enskilda fall ges bemyndigande att besluta om undantag.

Transportstyrelsen konstaterar att det utifrån förslaget inte går att utläsa hur myndighetens bemyndigande är utformat eller avgränsat. Vi anser därför att nuvarande struktur i 13 kap. 3 § trafikförordningen ska bibehållas. Hänvisningarna och förkortningar med behörigheter i flera led, samt att dessa sedan ska användas för de olika undantagen längre ner i 13 kap. gör att paragraferna är mycket svåra att läsa och innebörden kan inte utläsas. Det är tveksamt om användningen av behörigheterna medför att legalitets-principen är uppfylld då det inte går att utläsa respektive aktörs mandat i lagtexten. Komplexiteten till följd av användningen av behörigheter får även följden att allmänheten kommer ha det mycket svårt att kunna utläsa till vilken instans som en ansökan om undantag ska skickas till.

I en analys av hänvisningarna mellan olika behörigheter framträder flera längre hänvisningskedjor. Till exempel; behörigheten FM hänvisar till TSF, som hänvisar till S, som slutligen hänvisar till P. Innebörden av FM är med andra ord beroende av behörigheterna TSF, S och P. Läsaren behöver förstå och hålla alla dessa behörigheter i huvudet samtidigt för att kunna utläsa vad som avses med behörighet FM. Detta medför en mycket komplex läsning av lagtexten. Det finns även härledningar med tre led av negationer som gör att komplexiteten ökas ytterligare. Ett exempel är den behörighet som beskrivs i behörighet TSF, den omfattar en del och det är även utpekat att det inte omfattar det som ryms inom behörighet S. Behörighet S omfattar en del och det är utpekat att det som ryms inom behörighet P ryms inom S. Ur detta går

det att utläsa att behörighet TSF inte omfattar det som ryms inom S, men omfattar det som ryms inom behörighet P. Transportstyrelsen ges därmed behörighet att meddela föreskrifter eller i enskilda fall besluta om undantag som rör eftersök av vilt när det gäller i två län eller fler. Vi utgår från att syftet inte är att flytta bemyndigandet från Polisen till Transportstyrelsen.

Se en illustration av hänvisningar mellan behörigheterna som föreslås i figuren nedan.



Figur 1. Härledningsanalys av behörigheter i 13 kap.

3 a–g §§
Vi avstyrker användningen av behörigheter i 3 a–3 g §§ på grund av att komplexiteten av behörigheter även ska tillämpas i dessa paragrafer. Ett exempel: Texten till 13 kap. 3 a § 2 ser vid en första anblick relativt enkel ut, se citat nedan.

> *2. från 3 kap. 17 §: TM, K, LF och TSF,*

För att förstå innebörden behöver läsaren korsläsa förkortningarna av behörigheterna TM, K, LF och TSF. Ersätts förkortningarna med dess betydelse så blir texten mycket lång och svårläst. Frågan är om det går att utläsa mandaten på ett rättssäkert sätt. Vi anser att nu gällande lydelse ska kvarstå. Om det ändå ska göras ändringar är det mer lämpligt att skriva ut vilka aktörer som har mandat och under vilka förutsättningar.

3 c §
Dagens bemyndigande i 13 kap. 3 § andra stycket 14 kan endast tillämpas av Transportstyrelsen om undantaget rör mer än ett län. Enligt förslaget utökas myndighetens bemyndigande till att kunna tillämpas generellt. Förslaget kommer medföra ökade administrativa kostnader för Transportstyrelsen då handläggningen av enskilda ärenden kan antas öka. Det framgår inte av promemorian varför Transportstyrelsen ska ta över länsstyrelsernas handläggning av undantagsärenden relaterat till 5 kap. 1, 4 och 5 §§, varför vi förstår det som att det är ett förbiseende.

4 §
Språket i 4 § behöver förenklas och arbetas om, som förslaget till paragrafen är utformad är texten i delar tvetydig, vilket är olämpligt eftersom paragrafen innehåller bemyndigande för när undantag får föreskrivas.

5 a §
Hänvisningen till 4 kap. 2 § i paragrafen är förmodligen felaktig. Rätt hänvisning torde vara till de föreslagna 25 och 26 §§.

5 b §
Transportstyrelsen tillstyrker förslaget som innebär ett förtydligande av att undantag får förenas med särskilda villkor. Motsvarande lydelse finns i dag i 13 kap. 5 § andra stycket sista meningen, men denna placering medför en juridisk otydlighet kring huruvida den kan tillämpas på samtliga undantag som meddelats med stöd av 3 §, eller om den endast är tillämplig på det som anges i 5 §. Enligt Transportstyrelsens mening är det viktigt att undantag som meddelats med stöd av 13 kap. ska kunna förenas med villkor. Myndigheten tillstyrker därför att regeln placeras i en egen bestämmelse, vilket på ett ändamålsenligt sätt undanröjer nu gällande otydlighet.

Övriga synpunkter på 13 kap.
De flesta ändringarna i 13 kap. är föranledda av att nu gällande 13 kap. 3 § till stor del utgörs av en tabell istället för att spridas ut i flera paragrafer. Även i 10 och 10 a §§, som innehåller avgiftsbestämmelser, föreslås nuvarande tabeller utgå. Vi hänvisar till vad som ovan sägs under *rubriken Redaktionella och språkliga ändringar.*

14 kap.
Kapitlen ändras strukturellt samt att hänvisningarna anpassas till övriga föreslagna ändringar av trafikförordningen.

Transportstyrelsen har vid en övergripande granskning av korsreferenserna i 14 kap. noterat flera felaktiga hänvisningar. Det har emellertid inte varit tidsmässigt möjligt att inom ramen för detta remissvar verifiera samtliga hänvisningar i dessa kapitel.

Exempel på felaktiga hänvisningar i 14 kap. som vi identifierat framgår nedan, där nuvarande lydelse jämförs med promemorians föreslagna ändringar.

3 § 8
Det förefaller som att 4 kap. 3 § punkt 8 saknar en hänvisning till:

- 31–32 §§ (nuvarande 15 §).
- 35 § (nuvarande 15 a § 2 stycket).
- 67 § (nuvarande 21 § andra meningen).
- 77 § (nuvarande 1 §).

69 § (nuvarande 22 §) är med, men om man utgår ifrån nuvarande lydelsen ska den inte vara det.

3 § 16
Det förefaller som att det saknas en hänvisning till 4 kap. 15 § (nuvarande 9 § fjärde stycket), vilket bedöms som en brist. Vidare har det lagts till ett straffansvar mot den föreslagna 67 § (nu gällande 21 § andra meningen). Det finns inget föreskriftsbemyndigande om tillämpningen av 21 §. Vi avstyrker tillägget.

Bilagan
Nedan följer Transportstyrelsens synpunkter på den föreslagna bilagan till trafikförordningen.

Avsnitt 2: Boggitryck
Vi noterar att man flyttat ordet ”*inte*” från före till efter ordet ”*överstiger*”. Ändringen torde rent språkligt inte medföra någon ändring i sak. Det rekommenderas dock att man granskar detta mer ingående innan ändringen kan beslutas.

Avsnitt 4.1: Fordon på hjul
Vid avståndet 2,4 men inte 2,6 meter anges i förslaget värdet 12,5 ton på vägar med bärighetsklass 3. Enligt nu gällande bilaga 3 till trafikförordningen anges värdet 13 ton för avståndet 2,4 men inte 2,8 meter.

Vid avståndet 8,4 men inte 8,5 meter anges i förslaget värdet 34 ton på vägar med bärighetsklass 1. Enligt nu gällande bilaga 1 till trafikförordningen anges värdet 33 ton för avståndet 8,25 men inte 8,5 meter.

Eftersom den högsta tillåtna bruttovikten på vägar med bärighetsklass 3 tillåts vara 37,5 ton vid ett axelavstånd på 22,0 meter eller mer – och dessutom kan ökas utan en fast övre gräns enligt det föreslagna avsnittet 4.1.4 – bör värdet för bärighetsklass 3 vid detta avstånd anges till 37,5 ton i stället för 37,0 ton. Vidare bör en asterisk eller fotnot läggas till med en hänvisning till avsnitt 4.1.4 för att förtydliga den beräkning som framgår där. Med nuvarande utformning är det svårt för läsaren att förstå att beräkningen ska fortsätta enligt avsnitt 4.1.4 för de fall där avståndet mellan de yttersta axlarna överstiger 22,0 meter.

Avsnitt 4.1.3
Transportstyrelsen vill uppmärksamma en logisk motsägelse i utformningen av bestämmelsen om alternativa bränslen. Eftersom det inledningsvis anges att regeln ska tillämpas på vägar med både bärighetsklass 1 och 2, blir det missvisande att generellt hänvisa till bruttovikterna i avsnitt 4.1.2 *c* och *e*, då dessa specifika värden endast är tillämpliga på väg med bärighetsklass 1. Att tillåta ett viktundantag baserat på vikter som inte gäller för den aktuella bärighetsklassen riskerar att skapa stor osäkerhet vid rättstillämpningen. Hänvisningarna bör därför ses över och anpassas så att de stämmer överens med respektive bärighetsklass.

Avsnitt 5

För att uppnå en enhetlig struktur i förhållande till avsnitt 4 förordar Transportstyrelsen att textstycket direkt under rubriken ”*Avsnitt 5: Avstånd mellan axlar*” numreras som avsnitt 5.1. Det nuvarande förslaget till avsnitt 5.1 bör därmed benämnas ”*Avsnitt 5.2: Undantag från avsnitt 5.1*”. Genom en sådan ändring korrigeras den nuvarande logiska bristen i det föreslagna avsnitt 5.1, där inledningen i dagsläget felaktigt hänvisar till ett undantag från sig själv i stället för till det inledande huvudstycket.

Gällande sakinnehållet i det nuvarande förslaget till avsnitt 5.1 (Transportstyrelsens föreslagna avsnitt 5.2) vill myndigheten notera att hänvisningen till ”*enligt avsnitt 1–4*” är alltför bred. Hänvisningen bör i stället begränsas till de specifika bruttoviktstabellerna. Att enbart hänvisa till det föreslagna avsnitt 4.1 är dock inte heller möjligt, eftersom de efterföljande underavsnitten 4.1.1–4.1.4 då felaktigt skulle omfattas, vilket inte motsvarar nu gällande reglering. För att underlätta rättstillämpningen förordar Transportstyrelsen därför att avsnitt 4.1 begränsas till att enbart omfatta bruttoviktstabellerna. De nuvarande avsnitten 4.1.1–4.1.4 bör då benämnas 4.2–4.5, vilket i sin tur innebär att de föreslagna avsnitten 4.2 och 4.3 benämns 4.6 och 4.7.

Avsnitt 6

Se Transportstyrelsens kommentar till 46 § och vår bedömning att det som framgår av detta avsnitt bör återfinnas som en egen bestämmelse i 4 kap.

I övrigt noteras att hänvisning till ”*enligt avsnitt 4*” inte stämmer överens med nu gällande omfattning av bestämmelsen, utan medför undantag från betydligt fler bestämmelser än vad nu gällande 4 kap. 14 § medger.

Förordningen (1990:1165) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

Förslaget till följdändring 10 § förordningen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg avstyrks då ändringen inte innebär något för tillämpningen av paragrafen. Skälet till det är att bestämmelsen om att det i en säkerhetsanordning får föreskrivas undantag från 3 kap. 17 § trafikförordningen strider mot regeringsformen. Sådana undantag kan inte heller lagligen märkas ut enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90) så att trafikanterna kan förstå regleringen. För att regleringen i förordningen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg ska kunna tillämpas är det istället lämpligt att förordningen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg ändras såsom föreslås i Transportstyrelsens tidigare inlämnade framställan TSV 2012–4995 med tillägg av en ändrad hänvisning. På det sättet sker undantag från annars gällande trafikregler genom att kommunen meddelar lokala trafikföreskrifter.

Vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst under utbildning och höjd beredskap

Vi ser positivt på den språkliga moderniseringen av 10 § vägtrafikförordningen för den kommunala organisationen under utbildning och höjd beredskap. Vi har inga synpunkter på förslagen i övrigt.

Vägmärkesförordningen (2007:90)

Vi har inget att erinra gällande förslaget till ändring i 2 kap. 17 § för märket F31, *lämplig väg eller förbifart för visst fordonsslag eller trafikantgrupp.* För märket föreslås ett tillägg i de närmare föreskrifterna att avvikelse från färg inte får ske. I dag finns denna bestämmelse i föreskrifter meddelade av Transportstyrelsen.

Förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter

Vi har inga synpunkter på de följdändringar som föreslås med anledning av förslaget om ett nytt 4 kap. i trafikförordningen, men vill dock framföra en synpunkt på 2 § 3. Enligt den föreslagna lydelsen ska denna bestämmelse tillämpas på föreskrifter enligt 4 kap. 39 § (motsvarar 4 kap. 17 f §) och 47 § (motsvarar 4 kap. 11 § *andra* stycket). Om förslaget fullt ut ska motsvara nu gällande lydelse bör denna punkt även inkludera 45 §, vilket motsvarar nu gällande 4 kap. 11 § *första stycket* trafikförordningen.

Fordonsförordningen (2009:211)

Transportstyrelsen har inga synpunkter på förslagen till ändring i 5 kap. 1 § fordonsförordningen som sådana. Ändringarna är dock beroende av förslagen om ett nytt 4 kap. i trafikförordningen och höjd hastighet för personbil med släp, vilka Transportstyrelsen, som nämnts ovan, avstyrker.

Militärtrafikförordningen (2009:212)

Vi avstyrker att undantag tas bort bort enligt förslaget till ändring i 2 kap. 7 § första strecksatsen, punkt 1. Genom förslaget till ändring av 4 kap. 21 § trafikförordningen flyttas bestämmelserna till 66 och 67 §§. I förslaget till ändring av 2 kap. 7 § militärtrafikförordningen finns endast undantag från 66 § men inte från 67 §. Försvarsmakten eller annan myndighet som deltar vid Försvarsmaktens övningar bör sannolikt även fortsättningsvis ha de undantag som framgår av nu gällande lydelse.

Vi vill uppmärksamma att förslaget till ny lydelse av 2 kap. 14 § utökar Försvarsmaktens, Försvarets materielverk och Försvarsmaktens radioanstalts undantag att även vid andra fall än militära operationer och vid övning får utföra tolkning med motorcykel. Det vill säga undantag från 4 kap. 19 § trafikförordningen vid andra fall än militära operationer och vid övning. Det är inte beskrivet i promemorian varför denna ändring görs.

Ikraftträdande

Transportstyrelsen anser att ett ikraftträdande den 1 mars 2027 är lämpligt för samtliga förslag som vi tillstyrker, med undantag för den föreslagna 39 § (nu gällande 17 f §). Den bestämmelsen behöver träda i kraft minst ett år från det att beslut om ändringen fattas.

Om regeringen väljer att gå vidare med de förslag som Transportstyrelsen avstyrker, avstyrks ett ikraftträdande den 1 mars 2027. Skälet till detta är att konsekvenserna av förslagen kräver omfattande justeringar i myndighetens egna föreskrifter. I flera fall kan ett sådant följdändringsarbete i sin tur kräva egna konsekvensutredningar och externa remiss- och anmälningsförfaranden, vilket myndigheten rent tidsmässigt inte kan påbörja förrän förordningsändringarna i sin helhet är beslutade. Därtill måste myndigheten ges skälig tid för att hinna genomföra anpassningar i såväl interna stöddokument som externa webbplatser, broschyrer och den digitala Släpvagnskalkylatorn. För att säkerställa en rättssäker och fungerande tillämpning är vår bedömning att det krävs en ledtid på minst 18 månader från att förordningsändringarna beslutas och till ikraftträdande.

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektör Joel Smith. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog ställföreträdande Avdelningsdirektör Katarina Norén, verksjurist Jonas Malmstig och utredaren Pär Ekström, den senare föredragande.