



Infrastrukturdepartementet

**Remissvar avseende Trafikverkets rapport "Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter"**

Jag vill inledningsvis framhålla att jag känner en tveksamhet inför att tillåta än längre och tyngre fordon på det svenska vägnätet. Enligt min uppfattning bör istället ur ett hållbarhetsperspektiv största fokus ligga på att flytta transporter till främst järnväg.

Trafiksäkerhetsaspekterna väger självfallet också mycket tungt. Jag kan konstatera att det vid flera tillfällen presenterats statistik som visar att en stor del av den tunga trafiken inte följer hastighetsbegränsningarna. Någon anledning anta att utfallet skulle bli annorlunda för den föreslagna fordonskombinationen finns inte enligt min uppfattning. De uträkningar kring hur lång tid en omkörning tar blir då inte helt relevanta. Trafiksäkerheten kommer att påverkas mer än vad som anses i rapporten.

Om förslaget genomförs kan åtgärder för att ytterligare höja trafiksäkerheten behöva övervägas. Det är tveksamt om den utbildning som en förare ska genomgå utan vidare bör överlämnas till branschen. Istället bör övervägas om inte detta ska regleras av relevant myndighet, lämpligen Transportstyrelsen. Noterbart i sammanhanget är att enligt TSFS 2017:117 behöver en fordonskombination som används för förarprov för behörigheterna CE inte vara längre än 18 meter. Detta kan jämföras med den idag maximalt tillåtna längden om 25,25 meter. Att då utan ytterligare formaliserad utbildning tillåta en förare att framföra en fordonskombination som är ungefär dubbelt så lång som den som använts vid förarprovet är ur trafiksäkerhetssynpunkt tveksamt. En nationell behörighet för att få framföra denna fordonskombination skulle dock möjligen vara alltför komplex, i synnerhet mot bakgrund av den fria rörligheten för

arbetskraft inom unionen och i förhållande till hur många fordon det rör sig om. Trots detta anser jag att någon form av formaliserad utbildning bör eftersträvas. För att uppnå önskvärda trafiksäkerhetseffekter vore det bästa om detta krav dessutom kunde straffsanktioneras.

För att övriga trafikanter ska uppfatta att det fordon som de har framför sig - och kanske har för avsikt att köra om - är så långt som 34,5 meter anser jag att dessa fordon måste märkas ut genom en skylt på baksidan av fordonskombinationen som tydligt visar längden. Användandet av dessa skyltar ska enligt min uppfattning vara straffsanktionerat i förhållande till föraren. En jämförelse kan göras med långsamgående fordon som måste ha en LGF-skylt vars användande är straffsanktionerat.

I rapporten föreslås ett straffrättsligt ansvar för såväl föraren som ägaren i de fall fordonen är för långa. Jag anser att det i förhållande till ägaren skulle vara betydligt mer ändamålsenligt med en sanktionsavgift. Jag vill i sammanhanget peka på dir. 2019:51 "Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg". En avgift för alltför långa fordon skulle kunna arbetas in i lag (1972:435) om överlastavgift. I denna lag bör för övrigt en anvisning införas för att hantera konkurrensen mellan straffrättsligt ansvar enligt trafikförordningen och överlastavgift. Detta mot bakgrund av den dubbelbestraffning som kan uppkomma och Högsta domstolens slutsatser i NJA 2013 s. 502.

Detta remissvar har beslutats av överåklagaren Mats Svensson efter föredragning av kammaråklagaren Johan Bülow.



Mats Svensson



Johan Bülow

Kopia till:

Biblioteket

Överåklagaren för samordning och analys