

Ärendenummer  
TRV 2023/51765  
Motpartens ärendenummer  
ÅM2019-1592

Dokumentdatum  
2023-05-29

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

Mottagare  
registrator.utvecklingscentrum@aklagare.se

Kopia till  
johan.bulow@aklagare.se  
diariet.borlange@trafikverket.se

## Remissyttrande - Förslag till ändringar i Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott

Trafikverket har inbjudits att komma med synpunkter på ovanstående ärende. Trafikverket ombeds att i första hand lämna synpunkter på de förslag som rör trafikförordningen och ordningslagen.

Två förslag är av särskilt intresse ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, i beredningsunderlaget avsnitt 3 om hastighetsöverträdelse; dels förslaget om en differentiering av botbeloppen för hastighetsöverträdelser så att botbeloppen höjs för tunga fordon, dels förslaget att brytpunkten ändras så att högre botbelopp tillämpas vid hastighetsöverträdelser på vägsträckor med 80 km/tim och lägre.

**Trafikverket ställer sig positiva till förslaget om differentiering av botbeloppen för tunga fordon.** Det är av särskild vikt att den tunga trafiken inte överskrider hastighetsgränserna bland annat då dessa fordon har en hög rörelseenergi vilket ökar risken för allvarliga konsekvenser vid en eventuell olycka. Trafikverket föreslår dock att Åklagarmyndigheten förtydligar i tabellen vad som avses med lätta respektive tunga fordon. Trafikverket föreslår att det i tabellen skrivs ”fordon lättare än 7,5 ton” samt ”fordon 7,5 ton eller tyngre”.

**Trafikverket stödjer förslaget om att ändra brytpunkten till 80 km/tim från dagens 50 km/tim.** Hastighetsefterlevnaden är central för att minska riskerna för allvarliga konsekvenser, inte minst på icke mötesseparerade vägar med till exempel 70- och 80 km/tim som högsta tillåtna hastighet. Det är också på dessa vägar som störst antal dödsolyckor förekommer. Att höja brytpunkten till 80 km/tim kan, under förutsättning att det även kommuniceras på ett bra sätt, bidra till en ökad hastighetsefterlevnad och ökad förståelse bland trafikanterna om att det är viktigt att inte överskrida hastigheten på dessa vägar.

Något som i viss mån kan tala emot en förändring av brytpunkten är att den då inte överensstämmer med annan lagstiftning inom trafikområdet. Gränsen

Ärendenummer  
TRV 2023/51765  
Motpartens ärendenummer  
ÅM2019-1592

Dokumentdatum  
2023-05-29

för vilket hastighet som ska gälla inom tätbebyggt område är fortfarande 50 km/tim. Hur känd denna brytpunkt är för allmänheten är dock oklart, och även därmed hur en förändring skulle kunna uppfattas av trafikanterna och påverka dennes beteende. Ett förslag om att införa 40 km/tim som ny bashastighet i tätort finns, och även om inget beslut ännu har fattats så pågår ett arbete inom kommunerna med att se över hastighetsnivåerna för att successivt ersätta 50 km/tim med 30 eller 40 km/tim. 50 km/tim håller således på att "fasas ut". Att behålla brytpunkten utifrån argumentet att det passar bättre med annan lagstiftning, väger då mindre tungt.

Oavsett om själva brytpunkten är känd eller inte för trafikanterna finns också en risk att en förändring av brytpunkten kan uppfattas på fel sätt bland allmänheten. Det finns idag en god acceptans för att hålla hastigheten i tätortsmiljöer och på vägar med lägre hastigheter där många oskyddade trafikanter rör sig. Att få förståelse för höjda böter på vägar med högre hastighet än 50 km/tim, och att inte minska acceptansen för att hålla hastigheterna i de lägre "spannen", kräver därför väl genomtänkta kommunikationsinsatser.

Föreslagna förändringar av botbelopp och brytpunkter leder i sig, sannolikt inte till några betydande trafiksäkerhetseffekter, men tillsammans med andra insatser (till exempel övervakning och kommunikation) kan förändringarna bidra till ökad trafiksäkerhet. Trafikverket ser dock att de höjda botbeloppen, även om de är marginella, som steg i rätt riktning vad gäller höjda bötesnivåer. Trafikverket har i 2023 års redovisning till Regeringskansliet av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken, pekat på behovet av en generell översyn av botbelopp för hastighetsöverträdelser vilket kräver en höjning av dagens maxbelopp om 4000 kr.

Föreslagen förändring av botbeloppen kan även medföra positiva miljö- och hälsoeffekter om det leder till lägre hastigheter. Lägre hastigheter minskar generellt buller och slitageemissioner oavsett i vilket hastighetsintervall fordonet kör. För avgasemissioner och växthusgasutsläpp uppstår endast minskningen vid hastigheter över cirka 60 km/tim, vilket gör att det för dessa aspekter framförallt är betydelsefullt med hastighetsefterlevnad vid högre hastigheter. En höjning av brytpunkten kan därmed anses rimlig utifrån ett luft- och klimatperspektiv. För samtliga miljö- och hälsoeffekter kan det även uppstå indirekta positiva effekter genom att bättre hastighetsefterlevnad ökar tryggheten i trafiken vilket kan gynna alternativa färdssätt. Sammantaget är dock effekterna på miljö och hälsa sannolikt relativt små.

Ärendenummer  
TRV 2023/51765  
Motpartens ärendenummer  
ÅM2019-1592

Dokumentdatum  
2023-05-29

Gällande förslaget under rubrik Belysning, i beredningsunderlaget avsnitt 6, anser Trafikverket att Åklagarmyndigheten bör se över definitionerna och användningen av begreppen belysning och lykta. Ett klarläggande behövs för om lykta i detta sammanhang även omfattar strålkastare. Trafikverket lämnar åt Polismyndigheten att bedöma om föreslagen tabell 2.67 (sidan 10) är tillämplig i den lagförande verksamheten. Trafikverket ställer sig generellt positivt till att botbeloppet höjs för att ha framfört motorfordon utan att ha föreskriven belysning tänd under mörker, gryning, skymning etc. som beskrivs i tabellen.

Trafikverket har inget att erinra om övriga föreslagna förändringar.

Utöver ovanstående önskar Trafikverket framföra vikten av att beakta huruvida de föreslagna förändringarna påverkar Polismyndighetens möjlighet och benägenhet att lagföra aktuella brott. Det är viktigt att föreskrifterna är tydliga för att inte riskera svårigheter eller oklarheter vid lagföring.

**Beslut i detta ärende** har fattats av chef för verksamhetsområde Planering Stefan Engdahl. Föredragande har varit utredningsledare Therese Malmström enhet Trafiksäkerhet väg samverkan. Samråd har skett med måldirektör trafiksäkerhet Maria Krafft Strategisk utveckling, utredningsledare Hanna Wennberg och Jörgen Persson enhet Trafiksäkerhet väg samverkan, sakkunniga Eva Lundberg, Lars Ekman och Matteo Rizzi enhet Trafiksäkerhet väg utredning samt utredningsledare Britt Lisra enhet Trafiksäkerhet väg utredning. Samråd har även skett med sakkunnig Helen Lindblom enhet Miljö, enhetschef Johanna Daniels enhet Hälsa, samt nationell trafikingenjör Elin Jonsson Nationell planering.

I den slutliga handläggningen har chef avdelning Transportkvalitet Marie Hagberg Backlund, enhetschef Johan Lindberg Trafiksäkerhet väg samverkan samt utredningsledare Veronica Molin enhet Verksamhetsstyrning deltagit.

Stefan Engdahl  
Chef verksamhetsområde Planering

Therese Malmström

Ärendenummer  
TRV 2023/51765  
Motpartens ärendenummer  
ÅM2019-1592

Dokumentdatum  
2023-05-29

Utredningsledare

therese.malmstrom@trafikverket.se

Direkt: 070-123 34 12

Mobil: 072-143 38 22

### **Trafikverket**

Adress: 172 90 Sundbyberg

Besöksadress: Solna strandväg 98

Telefon: 0771-921 921

trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/51765, Motpartens ärendenummer ÅM2019-1592, Dokumentdatum 2023-05-29, Dokumenttyp UPPLADDAT DOKUMENT. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.