

Konsekvensutredning av nya föreskrifter om undantag från bestämmelser om högsta tillåtna hastighet med fordon

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta om;

- nya föreskrifter om undantag från högsta tillåtna hastighet för polismyndigheten
- att ta bort krav på att kontroll av hastighetsmätningstrustning endast ska kunna ske på särskilt uppmätta kontrollsträckor.
- Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:12) om undantag från bestämmelser om högsta tillåtna hastighet ska sluta att gälla i samband med att de nya föreskrifterna träder i kraft.

A. Allmänt

1. Bakgrund

Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:12) om undantag från bestämmelser om högsta tillåtna hastighet med fordon omfattar två undantagsbestämmelser. Dels en bestämmelse för Polismyndighetens utbildningsverksamhet (1 §), dels en bestämmelse för kalibrering av hastighetsmätare för hastighetskontroll (2 §).

1.1 Polismyndighetens utbildningsverksamhet

Undantaget för Polismyndighetens utbildningsverksamhet finns till för att göra det möjligt att utbilda i att framföra utryckningsfordon utan hinder av vissa hastighetsbegränsningar. Undantaget medför att de får framföra utryckningsfordon i högre hastighet än 70 kilometer i timmen på vägar där den högsta tillåtna hastigheten är 70 kilometer i timmen eller högre trots att de inte är under utryckning. Detta gäller dock endast där hastigheten reglerats genom 3 kap. 17 § tredje och fjärde stycket eller genom lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § andra stycket 15. Utan detta undantag så kommer de inte kunna utbilda i att på ett trafiksäkert sätt kunna framföra utryckningsfordon i högre hastigheter än den högsta tillåtna hastigheten. Detta undantag behövs fortsatt och bör inte ändras.

1.2 Kalibrering av mätutrustning

Undantaget för kontroll av hastighetsmätare och fordonsmonterad utrustning för hastighetsmätning finns till för att möjliggöra för Polismyndigheten att säkerställa att utrustningen fungerar korrekt. För att göra detta så behöver dessa fordon framföras i en högre hastighet än den högsta tillåtna hastigheten. Utan detta undantag kan polisen inte säkerställa att den mätutrustning som används för att mäta andra trafikanters hastighet fungerar korrekt, vilket skulle medföra att det inte med tillräcklig säkerhet går att fastställa att överträdelser av bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet har begåtts. I de fall utrustningen inte är kalibrerad kan rättskedjan inte hållas samman och polisens arbete med trafikövervakning av hastigheten blir därmed verkningslös i dessa fall. Detta leder med stor sannolikhet på sikt till en lägre regelefterlevnad av hastighetsbestämmelserna och därmed en försämrad trafiksäkerhet med fler allvarligt skadade och döda i trafiken.

I dag ställs krav på att kontrollen av mätutrustning ska ske på särskilt uppmätta kontrollsträckor. Det finns i dag endast ett fåtal platser kvar för att genomföra dessa kontroller av hastighetsmätare på fordon. Generellt så använder Polismyndigheten i dag en ny teknik med radar som inte kräver dessa kontrollsträckor för att systemet ska kunna kontrolleras. Kravet på att undantagen endast kan utföras på särskilt uppmätta kontrollsträckor behöver därför ses över.

1.3 Trafikverkets författning och senaste ändring

Trafikverkets författningssamling omfattar myndighetens i dag beslutade föreskrifter, samlingen innehåller även föreskrifter meddelade av Vägverket före 2008.

Föreskrifterna VVFS 2004:12 uppdaterades genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:66) om ändringar i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:12) om undantag från bestämmelser om högsta tillåtna hastighet med fordon. Ändringarna innebar att föreskrifterna uppdaterades med korrekta hänvisningar till bestämmelser om hastighetsbegränsning i trafikförordningen (1998:1276).

2. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

2.1 Kalibrering av mätutrustning

I 2 § andra stycket VVFS 2004:12 ställs ett krav på Polismyndigheten att kontroll av hastighetsmätare endast får ske på en "särskilt uppmätt kontrollsträcka". Detta krav är inaktuellt och utgör ett betydande hinder för det operativa arbetet. Kravet på fysiska mätsträckor medför problem eftersom:

- Många av dessa mätmarkeringar har slitits ut, asfalterats över eller blivit obrukbara på grund av ombyggnationer av vägnätet.
- Polismyndigheten har successivt ersatt äldre mätmetoder med modern utrustning (t.ex. radar), vilket gör kravet på en fast kontrollsträcka onödigt och föråldrat.

Av dessa skäl så utgör nu kraven i andra stycket hinder för polisens operativa verksamhet. Möjligheten att uppfylla kraven är idag svårt och gör att polisen i vissa regioner har ett fåtal platser för att kunna kalibrera äldre utrustning. Detta gör att föreskrifterna behöver ses över.

2.2 Otydlighet och ej konsoliderade bestämmelser

Det förekommer en dubbel problematik med dagens föreskrifter som skapar ineffektivitet och otydlighet för Polismyndighetens verksamhet. Dels att föreskrifter i serien VVFS kungörs i Trafikverkets författningssamling och inte i Transportstyrelsens författningssamling trots att det är Transportstyrelsen är ansvarig myndighet för aktuell författning. Dels att gällande undantagsregler (VVFS 2004:12) ligger kvar i Vägverkets författningssamling trots att de senaste lydelseerna förekommer i ändringsföreskrifterna som finns i Transportstyrelsens författningssamling. Detta skapar otydlighet och försvårar tillgängligheten för Polismyndigheten. Det ligger även i Transportstyrelsens strategi att ersätta äldre författningar och i stället ge ut dem i TSFS. Av dessa skäl behöver föreskrifterna ses över och ges ut i Transportstyrelsens författningssamling.

3. Vad ska uppnås?

Syftet med regleringen är dels att effektivisera Polismyndighetens utbildningsverksamhet, dels att skapa effektiva regler som möjliggör användning av modern utrustning för hastighetsmätning.

Den föreslagna regleringen ska samla trafikregler i Transportstyrelsens författningssamling för att öka tillgängligheten och tydligheten för myndigheter och allmänheten.

4. Vilka är lösningalternativen?

4.1 Effekter om ingenting görs?

Om inga åtgärder vidtas kommer problemen att kvarstå i samma utsträckning och fortsätta att skapa ineffektivitet och osäkerhet i polisens kontrollverksamhet.

VVFS 2004:12 ligger kvar i Trafikverkets författningssamling och Polismyndigheten tvingas hantera ett svårtillämpat krav om mätsträckor vid kontroll av viss mätutrustning.

4.2 Alternativ som inte innebär reglering

Inga alternativa lösningar utan reglering bedöms lösa problemet. Eftersom det rör sig om undantag från trafikförordningen (1998:1276) som har meddelats genom föreskrifter måste lösningen fastställas genom föreskrifter för att ge nödvändig rättssäkerhet för Polismyndigheten.

4.3 Regleringsförslag

Bestämmelserna i VVFS 2004:12 ges ut på nytt i TSFS och kravet i 2 § andra stycket (mätsträcke kravet) tas bort.

Detta förslag är det som Transportstyrelsen förespråkar.

4.4 Regleringsalternativ

Bestämmelserna som idag återfinns i VVFS 2004:12 ges ut på nytt i TSFS i oförändrad lydelse, utan att några materiella ändringar görs.

5. Vilka är berörda?

De aktörer som direkt kommer beröras av den föreslagna regleringen är Polismyndigheten, både centralt (utbildningsansvariga) och operativt (aspiranter/poliser som framför utryckningsfordon). Vidare berörs i huvudsak Polismyndighetens personal som utför hastighetskontroller.

6. Vilka konsekvenser medför regleringen?

6.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Regleringen berör enbart Polismyndighetens interna verksamhet med utbildning och kontroll. Den påverkar inte branscher, företagsadministrativa kostnader, konkurrensförhållanden eller villkor i övrigt.

6.2 Enskilda

Förslaget innebär ingen förändring av den enskildes rättigheter eller skyldigheter i trafiken. Reglerna syftar till att öka trafiksäkerheten genom att säkerställa att polisens förare får adekvat utbildning och att deras mätutrustning kan kontrolleras effektivt. Detta bidrar indirekt till ett säkrare transportsystem för medborgarna. Enskilda kan också komma att påverkas genom att de kan komma att färdas på vägar där polisens utbildning eller mätning kan komma att förekomma.

6.3 Staten, regioner eller kommuner

Föreslagen reglering får en positiv effekt för Polismyndigheten genom att den administrativa bördan minskar då reglerna samlas i TSFS. Den materiella ändringen i 2 § leder till en effektivisering av intern kontrollverksamhet genom att ett hinder i form av kravet på fysisk mätsträcka tas bort. Statliga och kommunala väghållningsmyndigheter berörs inte direkt utan endast genom att polisen eventuellt kommer tillämpa undantagen på de vägar som kommuner är väghållare för. Kalibrering kommer endast ske på allmän väg där det råder bashastighet eller högre hastighet.

Förslaget inskränker inte den kommunala självstyrelsen.

6.4 Miljö

Regleringen berör undantag från hastighetsbestämmelser vid utbildning och kontroll, vilket kan innebära fordon framförs i högre hastighet. Då detta är begränsat till utbildnings- och kontrollsyfte, och har ett starkt trafiksäkerhetsperspektiv, bedöms ingen ny eller väsentlig negativ miljöpåverkan uppstå jämfört med nuläget.

6.5 Externa effekter

Föreskrifterna kommer bidra till Polisens fortsatta arbete med att säkerställa trafiksäkerheten och kommer bidra till Polisens arbete med trafikövervakning. Detta kommer att få en positiv inverkan på trafiksäkerheten.

7. **Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

7.1 Regleringsförslag

Eftersom platserna där polisen kan kalibrera sin mätutrustning successivt har tagits bort så hindrar dagens krav i våra föreskrifter polisen från att kunna kalibrera sin utrustning. Förslaget hanterar denna problematik medan alternativet inte gör detta.

Det är inte Transportstyrelsens sak att avgöra eller bestämma hur eller vilken utrustning polisen använder för att övervaka trafikbestämmelser. Det bör vara upp till polisen, Åklagarmyndigheten och Domstolarna att avgöra hur och vilken utrustning som ska användas för att rättssäkerheten ska kunna säkerställas. Polisen har även egna föreskrifter om kravställning,

handhavande och kontroll för både fordonsburen och personburen utrustning för att mäta hastigheten på andra fordon.^{1, 2}

Förslaget hanterar problematiken med att dagens föreskrifter är otydliga och inte konsoliderade. Ges föreskrifterna ut i TSFS enligt förslaget kommer detta hantera problematiken. Tillvägagångssättet ligger även i linje med myndighetens strategi med att ge ut äldre bestämmelser i myndighetens egen författningssamling.

Sammantaget anser vi att förslaget, jämfört med alternativet, bäst löser de problem som kartlagts och därför är den lösning som vi förespråkar.

7.2 Regleringsalternativ

Alternativet hanterar, på samma sätt som förslaget, problematiken med att myndighetens föreskrifter är otydliga och inte konsoliderade. Alternativet hanterar däremot inte problematiken med att föreskrifterna utgör hinder för polisens möjlighet att kalibrera sin utrustning. Därför anser vi att alternativet inte är att föredra framför det regleringsförslag som vi föreslår.

8. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens rätt att besluta föreskrifter grundar sig på 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276).

9. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen är nationell och reglerar undantag från den nationella trafikförordningen. De föreslagna bestämmelserna berör inte tvingande EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

Föreskrifterna omfattar inga tekniska bestämmelser och behöver därför inte anmälas enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

De föreslagna föreskrifterna omfattar inga regler om tjänster på transportområdet och behöver inte anmälas enligt 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

De föreslagna föreskrifterna omfattar inte regler om flöde av data och behöver inte anmälas enligt artikel 4.2. i Europaparlamentets och rådets

¹ Polismyndighetens föreskrifter (PMFS 2023:1) om fordonsmonterad radarhastighetsmätning

² Rikspolisstyrelsens föreskrifter om (2003:6) om hastighetsövervakning på land med laserhastighetsmätare

förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen.

10. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Föreskrifterna föreslås träda i kraft så snart som möjligt. Inga särskilda omständigheter har identifierats som kräver en skyndsam hantering.

Behovet av informationsinsats är lågt, vi anser att det är tillräckligt att vi informerar Polismyndigheten om de föreskrifter som beslutas. Polismyndigheten kan med fördel hjälpa till att sprida informationen om de beslutade föreskrifterna internt till de berörda när föreskrifterna väl kommer på plats.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

11. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Vi bedömer att funktionsmålen inte kommer att påverkas i någon större mätbar omfattning. Polismyndighetens personal kommer att kunna kalibrera på lämpliga platser som de själva väljer eller som Polismyndigheten själva pekar ut. Detta kommer öka tillgängligheten för poliser men detta har en liten påverkan på allmänheten.

12. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Eftersom förslaget kommer att underlätta för Polismyndigheten så kommer det vara enklare för poliser att ha utrustning som de kan använda för hastighetsövervakning. I förlängningen underlättar detta för Polis-

myndighetens hastighetsövervakning på vägar vilket leder till en ökad trafiksäkerhet för allmänheten. Denna förbättring bedömer vi dock svårt att mäta.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	-	-	-	-
Medborgare	-	-	-	-
Staten m.fl.	Tydligt att det är Polismyndigheten som undantas och att möjlighet att vidga undantaget är begränsad.	-	-	-
Externa effekter	Ökad trafiksäkerhet	-	-	-
Totalt	-	-	-	-

E. Förslagets proportionalitet

Förslaget bedöms vara proportionerligt med hänsyn till att det resulterar i utbildad personal efter genomgången utbildning hos Polismyndigheten. Där igenom stärks säkerheten för andra trafikanter.

F. Uppföljning och utvärdering

Konsekvenserna av föreskrifterna kan följas upp och utvärderas i samband med framtida översyner av föreskrifterna.

G. Samråd

Samråd har skett med företrädare för Polismyndigheten. Föreskrifterna omfattas inte av någon samrådsskyldighet.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Lars Hammar
Utredare, 010-495 55 27

Kristofer Elo
Utredare, 010-495 57 71

Remiss