

Datum
2024-11-12

Dnr/Beteckning
TSF 2023-122

Handläggare
Omar Bagdadi
Väg och järnväg
Teknik väg
Fordonsregler

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 meter

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:42) om tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 meter ska upphävas och ersättas med nya Transportstyrelseföreskrifter (TSFS) om konstruktion och utrustning för fordonståg över 25,25 meter och fordon som ingår i dessa, samt följdändringar genom de föreskrifter som framgår nedan.

Föreskrifterna möjliggör ytterligare tre typer av fordonståg med längder över 25,25 meter. De föreslagna kraven i föreskrifterna syftar till att säkerställa att dagens kravnivå på trafiksäkerhet inte försämras samt att transportsystemet i övrigt inte får negativa konsekvenser i termer av begränsad framkomlighet och tillgänglighet för andra trafikanter. Föreskriftsförslaget bedöms ha en positiv effekt på fordonstågens stabilitet, startförmåga på halt väglag och utrymmesbehov i infrastrukturen.

Föreskrifterna kommer i största möjliga mån vara utformade på ett sätt som gör att de är enkla att förstå och att det utan svårigheter går att kontrollera reglernas efterlevnad av de som berörs, såsom förare, Polismyndigheten, åkerier och fordonstillverkare.

Följdändringar:

Vi föreslår att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:131) om högsta hastighet för bil med två släpvagnar (dubbelkombination) upphävs och ersätts med nya Transportstyrelseföreskrifter (TSFS). Dessutom föreslår vi ett nytt villkor för undantaget som säger att längden på fordonståget vara högst 25,25 meter. Utöver detta föreslår vi att kravet som säger att påbyggnader och chassier inte får komma i kontakt med varandra vid vändning med fullt hjulutslag tas bort. Vidare gör vi vissa språkliga och redaktionella ändringar.

Konsekvensutredningen har ändrats efter remiss. Ändringarna är markerade med streck i kanten.

Inledning

Konsekvensutredningen är indelad i två kapitel. Det första kapitlet handlar om förslag till föreskrifter med tekniska krav för fordonståg som överstiger

25,25 meter men inte 34,5 meter när de framförs på det vägnät som Trafikverket och kommunala väghållare genom 4 kap. 17 f § trafikförordningen (1998:1276) upplåtit för dessa längre fordonståg.

Förslaget möjliggör användningen av ytterligare tre olika fordonskombinationer, B-dubbel, C-dubbel och nordisk kombination. En B-dubbelkombination består av en dragbil, link-påhängsvagn och sist en påhängsvagn. En C-dubbelkombination består av en lastbil med två tillkopplade släpkärror och en nordisk kombination består av en lastbil med en tillkopplad dolly och påhängsvagn. Både B-dubbelkombinationer och nordiska kombinationer är vanligt förekommande idag men med en längdbegränsning för kombinationerna på högst 25,25 meter. Dessa nya varianter av kombinationerna nyttjar den högsta tillåtna längden, enligt 17 f § 4 kap. trafikförordningen, för varje ingående fordon. Detta medför att totallängden för fordonskombinationerna blir omkring 27 meter.

Det andra kapitlet innehåller följdändringar som bedöms vara nödvändiga för att undvika dubbelreglering vad gäller högsta tillåtna hastighet för fordonståg som är längre än 25,25 meter.

Bakgrund

Genom ett regeringsbeslut i augusti 2022 infördes den 31 augusti 2023 en ny bestämmelse i trafikförordningen, 4 kap. 17 f §. Bestämmelsen gav Trafikverket och de kommunala väghållarna ett bemyndigande att föreskriva att på en viss väg, del av väg eller vägsträcka får ett fordonstågs längd uppgå till högst 34,5 meter. Bestämmelsen innehåller även åtta villkor som måste vara uppfyllda för fordonstågen. De första sju villkoren innehåller vissa mått och avstånd på de ingående fordonen. Måtten är kopplade till det Europeiska Modulsystemet (EMS). Det åttonde villkoret är att fordonet eller fordonståget uppfyller de krav på konstruktion och utrustning som Transportstyrelsen föreskriver.

Beslutet att införa bestämmelsen i trafikförordningen grundade sig bland annat på det uppdrag¹ som regeringen 2018 gav Trafikverket. Uppdraget gick ut på att analysera om och var längre lastbilar kunde tillåtas på det svenska vägnätet i syfte att öka transporteffektiviteten och minska godstransporternas klimatpåverkan. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i mars 2019.

Inom ramen för uppdraget utredde Trafikverket förutsättningarna för att framföra längre fordonståg på det svenska vägnätet, identifierade vilka vägar det bör tillåtas längre fordonståg på och analyserade konsekvenserna av ett sådant upplåtande. För att bedöma vilka konsekvenser ett införande av

¹ Uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet. N2018/04593/MRT

längre fordonståg på det föreslagna vägnätet skulle få genomförde Trafikverket en kvantitativ analys av de samhällsekonomiska effekterna. Även en kvalitativ bedömning av effekter, transportpolitisk måluppfyllelse och fördelningseffekter genomfördes för perioden 2018–2058. Konsekvensanalysen grundar sig på ett antagande om ett fortsatt upplåtande av vägnätet för tyngre lastbilar upp till 74 ton, oberoende av om längre lastbilar tillåts eller inte. Den kvantitativa analysen visar på en samhällsnytta mellan cirka 9,5 och 14 miljarder kronor över perioden.

För att nyttorna med längre fordonståg ska infrias lyfter Trafikverket fram ett antal förutsättningar som måste vara uppfyllda. Antagandena om krav på fordonens egenskaper samt infrastrukturutformning bör enligt Trafikverket vara uppfyllda för att säkerställa att tillgängligheten, framkomligheten och trafiksäkerheten bibehålls. Vidare behöver regelefterlevnad säkerställas och transporterna bör kunna nå ända fram till start- och målpunkter eller annan lämplig omlastningsplats. Därtill bör omledningsvägar finnas i tillräcklig utsträckning för att säkerställa redundans och minimera störningar vid incidenter. Slutligen bör takten för och omfattningen av upplåtandet vara transparent så att näringslivet utan alltför stora affärsmässiga risker kan ställa om efter och ta del av de nya förutsättningarna.

Sammantaget framgår av Trafikverkets analys att det finns stora samhällsnyttor med att tillåta längre fordonståg. Men de understryker att det är under förutsättning att dels infrastrukturen, dels att fordonen och fordonstågen uppfyller vissa antaganden om funktionalitet och egenskaper. Dessa antaganden gäller bland annat att fordonstågen bör ha egenskaper gällande fordonstågens utrymmeskrav, startförmåga och stabilitet som motsvarar dagens 25,25 meter långa fordonståg.

Analyser av simuleringar av filbytesmanövrar med fordonståg som är 25,25 meter långa bestående av lastbil och dolly med tillkopplad påhängsvagn visar att dessa har en bakåtförstärkning strax under 2,0 och en dämpningskoefficient på strax över 0,3.

För 25,25 meter långa fordonståg gäller idag att de ska klara vändningskravet i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:126) om vändningskrav för fordonståg vars längd överstiger 24,0 meter och utrustningskrav för fordon som ingår i sådant fordonståg. Kravet är att fordonståget ska kunna vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,50 meter och en inre på 2,00 meter. Ingen del av fordonståget eller lasten får vid vändningen svepa utanför respektive innanför cirklarna.

Med stöd av bemyndigandet i 4 kap. 17 f § trafikförordningen avser Transportstyrelsen att meddela föreskrifter med tekniska krav för dessa längre fordonståg.

Definitioner och begrepp

De termer som används i denna konsekvensutredning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Utöver dessa används även följande begrepp.

Begrepp	Förklaring
<i>A-dubbelkombination</i>	fordonståg bestående av en <i>dragbil</i> sammankopplad med en påhängsvagn och en dolly med tillkopplad påhängsvagn,
<i>AB-dubbelkombination</i>	fordonståg bestående av en lastbil sammankopplad med en dolly med en tillkopplad <i>link-påhängsvagn</i> som i sin tur är sammankopplad med en påhängsvagn,
<i>aktivt styrd axel</i>	styrande axel vars styrvinkel bestäms av ett elektriskt eller hydrauliskt styraggregat,
<i>B-dubbelkombination</i>	fordonståg bestående av en <i>dragbil</i> sammankopplad med en <i>link-påhängsvagn</i> som i sin tur är sammankopplad med en påhängsvagn, där avståndet mellan <i>link-påhängsvagnens</i> främre kopplingsanordning och bakkant är högst 12,0 meter,
<i>C-dubbelkombination</i>	fordonståg bestående av en lastbil sammankopplad med två släpkärror,
<i>dragbil</i>	lastbil utan lastutrymme, utrustad med kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn,
<i>link-påhängsvagn</i>	påhängsvagn med en bakre vändskiva för tillkoppling av ytterligare en påhängsvagn,
<i>medspårande axel</i>	styrande axel vars styrvinkel bestäms av raderingskrafterna som uppstår på grund av friktionen mellan däck och väg,
<i>nordisk kombination</i>	fordonståg bestående av en lastbil sammankopplad med en dolly med en tillkopplad påhängsvagn,
<i>prestandavärde</i>	värde fastställt av tillverkaren som anger vilken belastning ett fordon och dess kopplingsanordning klarar,

25,25 meter

Datum
2024-11-12

Dnr/Beteckning
TSF 2023-122

Handläggare
Omar Bagdadi
Väg och järnväg
Teknik väg
Fordonsregler

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Anledningen till regleringen är att möjliggöra att fler typer av fordonståg som är längre än 25,25 meter får användas på det särskilda vägnät som Trafikverket och kommunala väghållare meddelat föreskrifter om. Samtidigt syftar föreskrifterna till att minska riskerna för att dessa längre fordonståg ska skapa problem i trafiken och påverka trafiksäkerheten negativt på det vägnät som upplåts av väghållare för fordonstågen.

De egenskaper hos fordon och fordonståg som är särskilt viktiga för att trafiksäkerheten och framkomligheten inte ska påverkas negativt är dess stabilitet och startförmåga, speciellt på vinterväglag, samt deras utrymmesbehov.

Utrymmesbehovet återspeglar fordonstågens förmåga att kunna framföras på mindre vägar med små cirkulationsplatser, korsningar eller vändplatser. Då det vägnät som framförallt kommunala väghållare kommer att behöva upplåta även består av mindre vägar och gator med små cirkulationsplatser och korsningar ställer det relativt höga krav på att dessa längre fordonståg inte tar mer utrymme än redan befintliga fordonståg som är högst 25,25 meter långa.

Fordonstågens startförmåga handlar om deras möjlighet att starta och komma iväg från stillastående och deras förmåga att hantera motlut vid halt väglag. Stabilitet i detta fall berör fordonstågens kursstabilitet.

I vissa fall kan tekniska krav som har en positiv effekt på exempelvis stabilitet ha en negativ effekt på exempelvis utrymmesbehovet. Detta har vi tagit hänsyn till och vägt de olika aspekterna mot varandra för att hitta kompromisser som, så långt det varit möjligt, möjliggör att fordonen och fordonstågen når en tillräckligt hög nivå av stabilitet, utrymmesbehov och startförmåga.

1.1 Stabilitet

Längre tillåten fordonstågslängd innebär att ytterligare släpvagnar kan kopplas samman till ett fordonståg jämfört med de fordonståg som används idag. För varje tillkopplad släpvagn förstärks fordonstågets sidorörelse. Denna förstärkning av sidorörelsen kallas för bakåtförstärkning och innebär att lastbilens sidorörelse förstärks av de tillkopplade släpvagnarna. Bakåtförstärkningen är också hastighetsberoende och ökar med ökad

hastighet. En stor bakåtförstärkning innebär att släpvnarna rör sig mycket mer än lastbilen i sidled, till exempel vid ett filbyte.

Med fler tillkopplade släpvnarna blir bakåtförstärkningen större, vilket gör dessa längre fordonståg mer instabila. De kan därmed utgöra en stor trafiksäkerhetsrisk och kan även upplevas vingla mer på vägen av andra trafikanter.

När fordonståget ska byta körfält är det viktigt att utöver att manövern inte förstärks för mycket av släpvnarna att sidorörelserna också dämpas så snabbt som möjligt. Annars kommer släpvnarna fortsätta slingra sig i sidled över vägen och därmed utgöra en stor säkerhetsrisk. Hur snabbt dessa sidorörelser dämpas kan uppges som fordonstågens dämpningskoefficient. En hög dämpningskoefficient innebär att släpvnarnas sidorörelser dämpas snabbt.

Ett fordonståg som har stor bakåtförstärkning och låg dämpningskoefficient är mer instabilt än ett som har liten bakåtförstärkning och hög dämpningskoefficient.

1.2 Utrymmesbehov

När fler fordon kopplas samman blir även utrymmesbehovet generellt sett större, vilket kan utgöra en begränsning för vilka vägar och gator som kan upplåtas för dessa längre fordonståg. Det är framförallt det kommunala väg- och gatunätet, som till stor del består av gator där dess utformning sannolikt kommer att medföra störst utmaningar att kunna tillåta trafik med hänsyn till fordonstågens utrymmesbehov.

1.3 Startförmåga

Vinterväglag innebär högre olycksrisk och större framkomlighetsproblem för den tunga trafiken. Stopp i trafiken som orsakas av stillastående fordon som inte lyckas ta sig fram i till exempel uppförsbackar kostar samhället pengar. Denna kostnad är svår att beräkna eftersom ett stillestånd inte per automatik innebär att räddningstjänst eller bärgare blir involverade. Även om sådana stillestånd i många fall är relativt korta kan det ändå innebära kostnader i form av begränsad framkomlighet och tillgänglighet. Stillastående fordon innebär även en ökad risk för olyckor genom att trafikanter upptäcker det för sent och inte hinner stanna eller göra en säker undanmanöver.

På grund av att viktfördelningen på dessa längre fordonståg kommer att förflyttas mer mot släpvnarnas axlar så kommer lastbilen bära en mindre andel av lastvikten. Det ger att det finns en risk att dessa längre fordonståg får en sämre startförmåga vid halt väglag än dagens fordonståg. För att förbättra förutsättningarna för föraren att kunna hantera fordonen på ett

säkert sätt på vinterväglag är det av vikt att säkerställa att friktionen mellan däck och vägbanan är så hög som möjligt.

Friktionen mellan däck och väg påverkas dels av däckens utformning, om de är anpassade för vinterväglag eller inte, dels av däckens tryck mot vägbanan.

Lastbilar med endast två axlar har generellt sett sämre förutsättningar att ta sig fram vid vinterväglag än lastbilar med tre eller fler axlar. En tvåaxlig lastbil saknar bland annat möjligheten att lyfta en axel i boggin och därigenom tillfälligt öka trycket mellan däcken på drivaxeln och vägen. Vikten som den extra axeln på en treaxlad lastbil har, cirka ett ton, innebär dessutom att dessa har ett högre drivaxeltryck när de körs olastade med en axel upplyft än tvåaxlade dragbilar.

Även för lastbilar med tre eller fler axlar, med eller utan tandemdrift, kan det vara en utmaning att få ett tillräckligt högt drivaxeltryck när fordonståget blir längre. Med fler fordon i fordonståget finns det generellt sett fler axlar att fördela vikten över samtidigt som fler axlar innebär ett ökat rullmotstånd. Detta påverkar fordonstågets startförmåga vid färd med liten eller ingen last. Det har därför stor betydelse att fordonen är konstruerade så att viktfordelningen på fordonen bidrar till att öka lastbilens drivaxeltryck, och därmed framdrivningsförmåga.

2. Vad ska uppnås?

Genom att meddela föreskrifter med tydliga krav på utrustning och konstruktion som ska gälla för att få framföra ett fordonståg som överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter minskas risken för att trafiksäkerheten och framkomligheten påverkas negativt.

Kraven är i huvudsak utformade som krav på fordonens konstruktion och utrustning och syftar till att säkerställa att fordonens stabilitet och startförmåga är tillräckligt bra samt att utrymmesbehovet inte är större än vad det upplåttna vägnätet tillåter. Utöver det ska fordonstågets bromsförmåga och kopplingsanordningar vara tillräckligt dimensionerade.

Kraven specificeras i föreskrifterna där det tydligt framgår vilka krav och förutsättningar som ska gälla för att få köra dessa längre fordonståg. Kraven utgår från de transportpolitiska målen för tillgänglighet och säkerhet för transportsystemet och ämnar bidra till en hållbar utveckling av godstransporter på väg inom Sverige.

Särskild hänsyn tagen vid utformning av kraven

Vid framtagande av föreskrifterna har särskild hänsyn tagits till att den sista påhängsvagnen i två av de föreslagna fordonstågen, nordisk kombination och B-dubbelkombinationen, ska vara sådana som redan i dag används i

fordonskombinationer som är högst 25,25 meter långa. Dessa påhängsvagnar kan därmed även framöver användas till exempel i intermodala transporter på järnväg.

Vidare har stor vikt också lagts på att lastbilen i största möjligaste mån inte ska behöva byggas om utan att befintliga lastbilar, som uppfyller vissa godkännandekrav, ska kunna användas i dessa längre fordonståg.

Särskild hänsyn har även tagits till det regelverk som beslutats i våra nordiska grannländer avseende fordonståg över 25,25 meter i syfte att undvika att regler i olika länder blir motstridiga så att det är möjligt att genomföra gränsöverskridande trafik trots att de nationella reglerna i respektive land inte är exakt identiska.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Det pågår ett intensivt arbete runt om i Europa i syfte att minska bränsleåtgång och emissioner. Utvecklingen av fordonståg med högre kapacitet än dagens bidrar starkt till att öka transporteffektiviteten. Eftersom behovet av godstransporter beräknas öka² har en höjning av högsta tillåtna längd på fordonståg på vägar som inte är enskilda ansetts vara nödvändig av regeringen för att minska miljöpåverkan från transportsektorn. Om Transportstyrelsen inte meddelar ytterligare föreskrifter skulle det innebära att endast de två typer av fordonståg över 25,25 meter som Transportstyrelsen meddelade föreskrifter för genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2023:42) om tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 meter får trafikera de vägar som väghållarna upplåter.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Genom nuvarande regelverk är det inte tillåtet att framföra andra typer av fordonståg än de två som det beslutades om i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 meter.

Det betyder att det inte finns några alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsförslag – konstruktionsbaserade krav

Medspårande/aktivt styrda axlar

Transportstyrelsen föreslår att den sista axeln på den främre link-påhängsvagnen i en B-dubbel kombination, ska vara medspårande eller

² Trafikanalys, "Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys (Rapport 2016:7)", 2016.

aktivt styrd i hastigheter upp till 30 kilometer i timmen. Axeln får vara medspårande eller aktivt styrd i hastigheter upp till 40 kilometer i timmen.

Avstånd mellan kopplingsanordningar och axel/axelgrupp

Transportstyrelsen föreslår att avståndet mellan kopplingstappen och den första axeln på den bakre påhängsvagnen i en B-dubbel kombination ska vara minst 6,2 meter.

För C-dubbelkombinationen föreslås att lastbilens bygelkoppling ska vara placerad högst 0,8 meter från sista axeln och den främre släpkärrans bygelkoppling ska vara placerad högst 2,1 meter från centrum på axelgruppen, samt att dragstången på släpkärrorna ska vara minst 6,6 meter lång.

Kraven på placering av bygelkopplingarna är nödvändiga för stabiliteten hos C-dubbelkombinationen. Dock medför kravet att en lastbil som uppfyller kravet på placering av bygelkopplingen för en C-dubbelkombination inte är lämplig för användning i en AB-dubbelkombination. Anledningen är att AB-dubbelkombinationen blir för utrymmeskrävande om bygelkopplingen sitter för nära bakaxeln på lastbilen.

Transportstyrelsen föreslår därför att avståndet mellan centrum på bygelkopplingen och bakkanten på lastbilen i en AB-dubbelkombination inte får vara större än 0,8 meter.

Lyftbar axel

Transportstyrelsen föreslår att den första axeln på den främre link-påhängsvagnen i en B-dubbel kombination ska vara lyftbar om avståndet mellan kopplingstappen och första axeln är mindre än 7,0 meter. Axeln ska kunna höjas respektive sänkas från förarplatsen under färd.

Treaxliga släpkärror med dubbelmonterade hjul

Transportstyrelsen föreslår att de släpkärror som ingår i en C-dubbelkombination ska ha minst tre axlar och att samtliga axlar ska vara försedda med dubbelmonterade hjul.

Kopplingsanordningar

Transportstyrelsen föreslår att de kopplingsanordningar som är monterade på fordonen ska vara godkända enligt ECE-reglemente 55, ändringsserie 01 eller senare.

Vi föreslår även att kopplingsanordningarnas prestandavärden ska uppfylla kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:129) om sammankoppling av bilar och släpvagnar eller minst uppgå till värdena i de föreslagna föreskrifterna.

3.4 Regleringsalternativ – funktionsbaserade krav

Ett alternativ till den föreslagna regleringen är att meddela funktionsbaserade krav i stället för krav riktade mot fordonens konstruktion. Funktionsbaserade krav ger större flexibilitet och innebär mindre begränsningar än konstruktionsmässiga krav. Transportstyrelsen har tidigare tagit beslutet att så långt som möjligt sträva efter att ha funktionsbaserade krav då sådana i mindre utsträckning hindrar utvecklingen av nya lösningar än konstruktionsmässiga krav. Vår bedömning är dock att om Transportstyrelsen ska föreskriva om funktionsbaserade krav för fordonståg med totallängd över 25,25 meter behöver ett stödsystem motsvarande Lastbils kalkylatorn³ utvecklas och driftsättas. Utan ett sådant stödsystem är det inte möjligt att verifiera kravuppfyllnaden för de funktionsbaserade kraven. Ett sådant stödsystem finns inte idag.

Transportstyrelsen föreslår därför att föreskrifter meddelas enligt regleringsförslaget.

4. Vilka är berörda?

Den föreslagna regleringen berör främst åkeriföretag, transportköpare, fordonstillverkare och påbyggare av tunga lastbilar och släpvagnar samt Polismyndigheten. Även de väghållare som upplåter vägar för färd med fordonstågen berörs av föreskrifterna.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(x) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Den föreslagna regleringen påverkar endast de som vill kunna framföra fordonståg som är längre än 25,25 meter på de vägar som de statliga och kommunala väghållarna upplåtit för 34,5 meter långa fordonståg. De som påverkas av kostnader genom Transportstyrelsens förslag på föreskrifter är alltså desamma som erhåller de nyttoeffekter som möjliggörandet av längre fordonståg innebär.

Under utredningen har vi haft samråd med fordons- och godstransportbranschen om hur kraven enligt det föreslagna regleringsalternativet skulle påverka dem med avseende på ökade administrativa kostnader samt kostnadsökningar för inköp och produktutveckling. Det finns två svenska tillverkare av lastbilar, AB Volvo och Scania. De sysselsätter sammanlagt omkring 150 000 personer och har en omsättning på omkring 400 miljarder

³ <https://lastbils kalkylator.azurewebsites.net/>

kronor. Åkerinäringen består av cirka 10 000 åkeriföretag som tillsammans omsätter över 100 miljarder kronor vilket motsvarar cirka 4 procent av Sveriges BNP. Branschen sysselsätter drygt 86 000 personer.⁴

Fordonstillverkare som vill bygga fordon som uppfyller kraven i föreskrifterna och transportföretag som vill använda fordonen kan få en marginell ökning av personalkostnaderna på grund av till exempel utbildningar. Företagen kan själva inte uppge en kostnadsbild när det gäller sådana kostnader. Det går inte att uppskatta hur mycket av dessa kostnader som kan läggas på slutkund eller kan tas hem genom ökad marknadsandel. Sammantaget bedöms den föreslagna regleringen inte minska företagets vinstmarginaler utan möjligen öka dessa genom att nya produkter och tjänster kan erbjudas till kunderna.

De föreslagna kraven innebär att minst ett av fordonen i fordonstågen kommer att behöva byggas eller byggas om. Detta innebär en extra kostnad på cirka 75 000–90 000 kronor jämfört med ett nytt fordon utan speciella krav. Beslutet att göra sådan investering i ett fordon är i stor grad beroende på vilken nytta investeringen har.

Kostnadsuppskattning

Krav på konstruktion och utrustning	Kostnad (per fordon)
Styrbar axel på påhängsvagn	ca 50 000 kr
Lyftbar axel på påhängsvagn	ca 15–20 000 kr

Förslaget innehåller även en nödvändig komplettering av de tekniska kraven för AB-dubbel-kombinationen som beslutades 15 september 2023. Kompletteringen innebär ett nytt krav på hur långt ifrån bakkanten bygelkopplingen får sitta på lastbilen.

Detta innebär att i de fall en ny lastbil beställdes, efter att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:42) om tekniska krav för fordonståg med längd över 25,25 meter beslutades den 1 september 2023, så kommer den lastbilen inte vara tillåten att användas i en AB-dubbel-kombination efter att dessa nya föreskrifter trätt i kraft om inte bygelkopplingen flyttas bakåt på lastbilen.

Enligt vägtrafikregistret registrerades 2024 omkring 50 stycken treaxliga lastbilar vars placering av kopplingsanordningen inte stämmer överens med det föreskrivna avståndet mellan bygelkopplingen och bakkanten på lastbilen. Det går dock inte att veta om någon av dessa lastbilar har beställts efter att Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska krav för fordonståg

⁴ Sveriges åkeriföretag, <http://www.akeri.se/om-oss/akerinaringen> hämtat februari 2016.

med längd över 25,25 meter beslutades för att användas i en AB-dubbelkombination.

5.2 Enskilda

De föreslagna föreskrifterna möjliggör att fler typer av fordonskombinationer som är längre än 25,25 meter får användas på det vägnät som Trafikverket och kommunala väghållare upplåtit för dessa längre fordonståg. Samtidigt föreslår vi tekniska krav som fordonstågen måste uppfylla för att säkerställa att trafiksäkerheten och framkomligheten i trafiken inte försämras.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Polismyndigheten

Polismyndigheten kommer att påverkas i och med att de föreslagna kraven i föreskriften måste kunna kontrolleras vid en vägkantskontroll som utförs av poliser eller bilinspektörer.

Trafikverket och andra kommunala väghållare

Den föreslagna regleringen ställer krav på bland annat stabilitet på fordonstågen som innebär att färre olyckor sannolikt kommer att ske på vägar som upplåts för de långa fordonstågen. I samband med olyckor kan bortsett från fordonen och det fraktade godset även infrastrukturen skadas. Förbättrad stabilitet leder då till lägre reparationskostnader för Trafikverket och de kommunala väghållarna.

De föreslagna kraven innebär också att dessa längre fordonståg har motsvarande utrymmesbehov i cirkulationsplatser och korsningar som befintliga fordonskombinationer som idag är högst 25,25 meter långa. Det innebär att väghållare bör kunna ha en god möjlighet att bedöma vilka vägar och vägnät de kan upplåta för dessa längre fordonståg.

Föreskrifterna innebär ingen inskränkning av självstyrelsen hos kommuner eller regioner. Varje kommun är fri att meddela eller att inte meddela föreskrifter om vilka vägar och gator som öppnas upp för fordonståg över 25,25 meter i enlighet med 4 kap. 17 f § trafikförordningen.

5.4 Miljö

Den föreslagna regleringen innebär inga direkta effekter eller konsekvenser på miljön. Bestämmelsen i 4 kap. 17 f § trafikförordningen, som ger väghållare bemyndigande att genom föreskrifter upplåta vägar för fordonståg med totalängder upp till 34,5 meter, får sannolikt en positiv påverkan på miljön eftersom mer gods kommer kunna flyttas med färre transporter. Denna konsekvensutredning omfattar inte effekter eller konsekvenser som uppkommer med anledning av den bestämmelsen utan är

avgränsad till de förslag på reglering som meddelas genom Transportstyrelsens föreskrifter.

5.5 Externa effekter

Den föreslagna regleringen medför positiva konsekvenser för samhället. Att ställa krav på dessa längre fordonståg medför att dagens kravnivå på trafiksäkerhet och framkomlighet inte försämras på grund av den ökade totallängden. På sikt leder detta att fler fordon kommer att klara de nya kraven jämfört med dagens fordonspark eftersom det finns ekonomiska incitament att köpa och därmed bygga och sälja dessa fordon. Det finns beräkningar som visar att stopp i vägtrafiken, beroende på olyckor och bärgningsarbete, orsakar tidsförluster på cirka 2 miljoner fordonstimmar per år.⁵

Den samhällsekonomiska kostnaden för dessa stopp uppskattas till 360 miljoner kronor per år. Den tunga trafiken orsakar en oproportionellt stor andel av dessa vägtrafikstörningar. Stopp med tunga fordon får också större konsekvenser och tar längre tid att lösa. Uppskattningsvis orsakar den tunga trafiken 30–60 procent av störningarna vintertid. Detta motsvarar en samhällskostnad på 110–220 miljoner kronor.

Målet för framkomlighetskraven i den föreslagna regleringen är att dessa kostnader inte ska öka.

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

6.1 Transportstyrelsens bedömning

Anledningen till regleringen är att möjliggöra att fler typer av fordonståg som är längre än 25,25 meter får användas på det särskilda vägnät som Trafikverket och kommunala väghållare meddelat föreskrifter om. Föreskrifterna syftar också till att säkerställa att dessa fordonståg kan framföras på ett trafiksäkert sätt på både mindre vägar med begränsad framkomlighet och vid vinterväglag. De föreslagna kraven bedöms vara nödvändiga med tanke på den trafiksäkerhetsrisk en mindre lämpad fordonskombination utgör för andra trafikanter och den samhällskostnad ett sådant fordonståg orsakar om det blir stillastående och hindrar annan trafik.

Den föreslagna regleringen innebär krav på konstruktion och utrustning på fordon som ingår i fordonståg vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter. Föreskrifterna bedöms kunna minska risken för att fordonståg blir stillastående på vägen och kunna motverka en ökning av antalet olyckor. Regleringsförslaget gäller även fordon och fordonståg i

⁵ Trafikverket, TRV 2011/22239A.

internationell trafik och ställer samma krav på dessa vilket innebär att risken för särreglering minimeras.

Det alternativ till förslaget som övervägts innebär att funktionsbaserade krav skulle tas fram i stället för konstruktionsbaserade. Dock innebär funktionsbaserade krav att det kan vara svårt för både brukare och kontrollmyndigheter att verifiera dessa. Anledningen är att funktionsbaserade krav som är ställda på fordon eller fordonskombinationer inte kan kontrolleras med enkla medel utan det krävs antingen omfattande tester på testbana eller tillgång till beräkningsmodeller och datorsimuleringar.

Att fordonstillverkarna genomför tester och verifierar kraven på fordonen innan dessa levereras till kund är inte tillräckligt då de krav som behöver ställas omfattar hela fordonståget och inte enskilda fordon. Att lastbilar många gånger byter släp flera gånger i veckan och även per dag komplicerar det ytterligare för åkerierna då dessa skulle behöva göra om testproceduren för varje ny kombination av fordon.

Vår bedömning är att om Transportstyrelsen ska föreskriva om funktionsbaserade krav för fordonståg vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter behöver ett stödsystem motsvarande Lastbilsalkylatorn utvecklas och driftsättas. Ett sådant system finns inte idag.

Transportstyrelsen bedömer därför att det inte finns några realistiska alternativ till den föreslagna regleringen.

6.2 Skäl till föreslagen reglering

Medspårande/aktivt styrda axlar

Utgångspunkten för kravet har varit att fordonståget ska klara samma vändningskrav som dagens 25,25 meters långa fordonståg ska klara enligt 2 § första stycket i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:126) om vändningskrav för fordonståg vars längd överstiger 24,0 meter och utrustningskrav för fordon som ingår i sådant fordonståg. Det kravet säger att ett fordonståg ska kunna vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,50 meter och en inre på 2,00 meter samt att ingen del av fordonståget eller lasten vid vändningen får svepa utanför respektive innanför cirkelarna.

Skälet är att dessa längre fordonståg inte ska vara mer utrymmeskrävande än dagens 25,25 meter långa fordonståg, som idag ska uppfylla de vändningskraven. Genom att utgå ifrån vändningskravet kan vägghållare lättare bedöma vilka vägar som är möjliga att upplåta för dessa längre fordonståg.

Avstånd mellan kopplingsanordningar och axel/axelgrupp

Transportstyrelsen har lagt stor vikt vid att den andra påhängsvagnen i kombinationerna ska kunna utgöras av befintliga påhängsvagnar av standardmått för att de ska kunna användas i exempelvis intermodal trafik. Samtidigt är det av yttersta vikt att inte extremt korta påhängsvagnar tillkopplas då dessa gör fordonståget instabilt och innebär en trafiksäkerhetsrisk.

För att säkerställa att den andra påhängsvagnen kan utgöras av en vagn av standardmått men samtidigt förhindra att en extremt kort påhängsvagn används föreslås därför att minsta avståndet mellan främre kopplingsanordning och den första axeln på den bakre påhängsvagnen ska vara minst 6,2 meter. Det föreslagna måttet motsvarar en påhängsvagn av standardmått.

Avståndet mellan bygelkopplingen och sista axeln på de fordon som ingår i en C-dubbel kombination är avgörande för bakåtförstärkningen och därmed stabiliteten för hela fordonståget. Ett för stort avstånd medför en större bakåtförstärkning och därmed en ökad trafiksäkerhetsrisk.

För AB-dubbelkombinationen har föreskriftsförslaget kompletterats med ett krav avseende placering av bygelkopplingen på lastbilen. Skälet är att kombinationen har mycket svårt att klara de krav på utrymmesbehov som infrastrukturens utformning ställer om bygelkopplingen skulle placeras för nära lastbilen bakre axel. Genom det nya kravet säkerställs att AB-dubbelkombinationen inte skapar problem på mindre vägar och korsningar som upplåtits.

Lyftbar axel

För att ytterligare förbättra startförmågan vid halt väglag för B-dubbelkombinationen föreslås den första axeln på den främre link-påhängsvagnen vara lyftbar om avståndet mellan kopplingstappen och första axeln är mindre än 7,0 meter. När axeln är i upplyft läge påförs mer av släpvagnens vikt på dragbilen, vilket ger ett ökat drivaxeltryck på dragbilen. Kravet är framförallt viktigt för kombinationer som kör olastade eller med liten lastvikt då det annars kan vara svårt att få tillräckligt med drivaxeltryck på dragbilen.

Treaxliga släpkärror med dubbelmonterade hjul

Kravet på tre axlar med dubbelmonterade hjul bidrar till en ökad stabilitet hos en C-dubbelkombination genom att både minska bakåtförstärkningen hos kombinationen samtidigt som dämpningskoefficienten ökar. En högre dämpningskoefficient innebär att släpkärrornas sidorörelser dämpas snabbare.

Kopplingsanordning

I föreskriftsförslaget finns det krav på prestandavärden på kopplingsanordningar som alternativ till bestämmelserna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:129) om sammankoppling av bilar och släpvagnar. Det förenklar för brukaren när denne ska kontrollera om kopplingsanordningar och fordonen uppfyller kraven på prestandavärden.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Föreskrifterna med tekniska krav på fordonståg vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter meddelas med stöd av bemyndigande i 4 kap. 17 f § trafikförordningen (1998:1276) samt 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

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

Det så kallade mått- och viktdirektivet 96/53/EG⁶ gäller största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i nationell trafik. Den föreslagna regleringen innehåller bestämmelser om fordonstekniska krav på fordonståg som är längre än 25,25 meter och har därför ingen koppling till direktivet.

Inom typgodkännandeprocessen finns en kravnivå som bestämts utifrån mått och vikter som är lägre än vad vi redan idag tillåter i Sverige. Det medför att fordon som ska ingå i fordonståg, enligt trafikförordningens bestämmelser för färd på väg som inte är enskild, måste klara nationella krav.

Den föreslagna regleringen bedöms vara i enlighet med EU-rätten men då förslaget innehåller tekniska regler kommer det att anmälas till EU-kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Regleringen innehåller inte sådana bestämmelser som föranleder anmälan enligt tjänstedirektivet.

⁶ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

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

Det finns inget behov att ta särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande. Under arbetets gång har Transportstyrelsen fört dialog och informerat både fordonsbranschen såväl som åkeribranschen om kommande regelverk.

Föreskrifterna planeras träda ikraft andra kvartalet 2025.

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.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Framkomligheten i transportsystemet påverkas alltid i olika grad av transporter, och det gäller inte minst långa fordonståg. Förslagen med de fordonstekniska kraven har en koppling till att uppfylla funktionsmålet på så sätt att dessa längre fordonståg ska kunna föras utan att framkomligheten och därmed tillgängligheten till transportsystemet åsidosätts.

Den föreslagna regleringen berör de fordonståg som ska trafikera det vägnät som väghållare upplåter. Genom att meddela föreslagna föreskrifter förväntas tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet i transportsystemet öka för alla som färdas i trafiken. Färre stopp i trafiken bidrar till en ökad kapacitet och tillgänglighet i trafiken. Det leder även till förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner och bidrar till att stärka både den nationella och den internationella konkurrenskraften.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Hänsynsmålet (säkerhet, hälsa och miljö) bedöms kunna påverkas positivt av de föreslagna tekniska kraven på dessa längre fordonståg. Genom krav på vissa avstånd mellan axlar och kopplingsanordningar, styrbara axlar, elektroniska bromssystem, med mera, tillsammans med tydliga och kontrollerbara bestämmelser förväntas förslagen bidra till att trafiksäkerheten inte försämras till följd av dessa fordonståg.

Förslaget förväntas, givet att Trafikverket och de kommunala väghållarna genom föreskrifter upplåter delar av vägnätet för långa fordonskombinationer, minska risken för olyckor i trafiken och därmed minska risken att någon ska dö eller allvarligt skadas i olyckor. Genom att ge den tunga trafiken bättre förutsättningar att kunna ta sig fram på ett trafiksäkert sätt minskar även kö-relaterade olyckor och tillbud. Förslaget förväntas bidra till minskade kostnader för såväl det eller de fordon som orsakat ett stillestånd som för andra fordon och trafikanter som blir drabbade av stoppet.

Sammantaget bedöms förslaget bidra till att uppfylla hänsynsmålen.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

Den föreslagna regleringen innebär att de tekniska kraven utgörs av beskaffenhets- eller utrustningskrav på fordonen och fordonstågen. Det förenklar en kontroll av kravuppfyllnad för både fordonstillverkare, åkerier och polisen.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Tydliga tekniska regler för fordon som ska ingå i fordonståg vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter.	-	Investeringskostnad på 75 000 - 90 000 kronor per ombyggt fordon.	Nyttan kan inte beräknas utöver det som framgått i Trafikverkets rapport som visar på en samhällsnytta mellan cirka 9,5 och 14 miljarder kronor (för perioden 2018-2058) med längre fordonståg.
Medborgare	Trafiksäkrare fordon och fordonståg.	-		
Staten m.fl.	Tydliga regler som är kontrollerbara, underlättar vid flygande inspektion och vägkantskontroll av fordon. Ger väghållare möjlighet att dimensionera vägnätet för dessa längre fordonståg.	-		
Externa effekter	-	-		
Totalt				

E. Förslagets proportionalitet

Anledningen till regleringen är att möjliggöra att fler typer av fordonståg som är längre än 25,25 meter får användas på det särskilda vägnät som Trafikverket och kommunala väghållare meddelat föreskrifter om. Föreskrifterna syftar också till att säkerställa att dessa fordonståg kan framföras på ett trafiksäkert sätt på både mindre vägar med begränsad framkomlighet och vid vinterväglag. De föreslagna kraven bedöms vara nödvändiga med tanke på den trafiksäkerhetsrisk en mindre lämplig fordonskombination utgör för andra trafikanter och den samhällskostnad ett sådant fordonståg skulle kunna orsaka om det blir stillastående på väg och hindrar annan trafik.

Vår bedömning är att de krav som föreslås för dessa längre fordonståg ligger på den lägsta nivå som måste uppfyllas för att inte trafiksäkerheten eller tillgängligheten för transportsystemet ska drabbas negativt. Då regelverket inte är tvingande för alla utan endast de som väljer att använda fordonståg som är längre än 25,25 meter finns det goda skäl att anta att

dessa företag ser en affärsmässig möjlighet. Det torde innebära att de kostnader som föreskrifterna innebär i form av teknisk utveckling och konstruktion av fordon är lägre än den förväntade intäktsökningen.

F. Uppföljning och utvärdering

Anledningen till regleringen är att möjliggöra att fler typer av fordonståg som är längre än 25,25 meter får användas på det särskilda vägnät som Trafikverket och kommunala väghållare har upplåtit för trafik. Det innebär att vi kan förvänta oss att fler av dessa nya kombinationer trafikerar vägnätet än om dessa föreskrifter inte skulle meddelats.

Vilken effekt detta får på godstrafiken, de transportpolitiska målen eller trafiksäkerheten i stort kan man inte med säkerhet veta då det finns en stor mängd av yttre faktorer och omständigheter som påverkar dessa. I de fall där olycksrisken som dessa typer av kombinationer är inblandade i ökar så finns det skäl att utreda orsakerna närmare. För att veta vad och om något ska åtgärdas är det viktigt att förstå vad som är orsakerna och lämpliga åtgärder behöver statistik över både olyckor och andra incidenter samlas in på en detaljeringsnivå som inte görs i Sverige idag. Bland annat måste man samla in tekniska data för samtliga fordon som är inblandade i incidenter och olyckor samt analysera orsaken, inklusive händelseförloppet, till incidenten eller olyckan.

Vi bedömer att en sådan insats inte är rimlig ur ett samhällskostnads- och nyttoperspektiv. Vi kan därför inte idag säga om eller när en utvärdering kan göras.

G. Samråd

Det finns inget formellt krav på samråd. Under utredningen har vi dock haft samverkan med representanter från tillverkare av fordon och kopplingsanordningar, Trafikverket, Sveriges åkeriföretag, Transportföretagen samt Polismyndigheten. Vi har även deltagit på seminarier med Sveriges kommuner och regioner samt haft dialog med företrädare för finska Traficom.

Datum
2024-11-12

Dnr/Beteckning
TSF 2023-122

Handläggare
Omar Bagdadi
Väg och järnväg
Teknik väg
Fordonsregler

Kapitel 2. Nya föreskrifter om högsta tillåtna hastighet för bil med två släpvagnar

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

När Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:131) om högsta hastighet för bil med två släpvagnar (dubbelkombination) meddelades var största tillåtna fordonstågslängd på andra vägar än enskilda högst 24,0/25,25 meter⁷. På enskilda vägar finns ingen generell begränsning av största tillåtna längd. Transportstyrelsen utreder just nu möjligheten att använda ytterligare fordonskombinationer som är längre än 25,25 meter. Två av dessa, B- och C-dubbel kombinationer, kommer att omfattas av både hastighetsundantaget i Vägverkets föreskrifter samt det föreskrivna hastighetsundantaget i 4 kap. 20 § fjärde stycket trafikförordningen. Därigenom uppstår en dubbelreglering.

VVFS 2005:131 är föreskrifter meddelade av det dåvarande Vägverket och finns nu i Trafikverkets författningssamling. Ändringsföreskrifter kungörs i Transportstyrelsens författningssamling vilket innebär att det inte kommer att finnas en konsoliderad version. Detta försvårar för dem som ska tillämpa föreskrifterna. Transportstyrelsens ambition är att succesivt ersätta föreskrifter från dåvarande Trafiksäkerhetsverket och Vägverket genom Transportstyrelsens föreskrifter, i den mån de fortfarande behövs. När reglerna behöver ändras är bedömningen att detta lämpligen sker genom en ny författning som upphäver den gamla Vägverksföreskriften.

8 § VVFS 2005:131 innehåller en bestämmelse som avser en manöver i låga farter (under 40 kilometer i timmen). Då föreskriftsförslaget handlar om att fordonståg ska få föras i hastigheter över 40 kilometer i timmen är denna bestämmelse utanför föreskrifternas tillämpningsområde.

10 § VVFS 2005:131 innehåller en bestämmelse som säger att bestämmelserna i dessa föreskrifter inte gäller i den mån lägre hastighet är föreskriven för vägen. Det innebär att om hastigheten för vägen är begränsad till 50, 60 eller 70 kilometer i timmen så gäller inte hastighetsundantaget i föreskrifterna och därmed är högsta tillåtna hastighet 40 kilometer i timmen för de fordonståg som tillämpar dessa bestämmelser.

⁷ Se 4 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276)

2. Vad ska uppnås?

Målet med förslaget till föreskriftsändring är att föreskrifterna endast ska tillämpas på fordonståg med längd upp till högst 25,25 och därmed förhindra dubbelreglering.

Genom att Transportstyrelsen meddelar nya föreskrifter istället för att endast meddela ändringsföreskrifter till Vägverkets föreskrifter samlas reglerna i ett och samma regelverk. Det medför att det även blir möjligt att i framtiden göra konsoliderade versioner av föreskrifterna, i de fall ytterligare ändringar beslutas.

Bestämmelser utanför föreskrifternas tillämpningsområde tas bort.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inget görs kommer föreskrifterna VVFS 2005:131 att utgöra en dubbelreglering för vissa fordonståg som kommer att tillåtas i samband med ikraftträdande av Transportstyrelsens kommande föreskrifter om fordonståg längre än 25,25 meter.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Då regelverket är i form av föreskrifter finns det inget alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Vårt förslag är att VVFS 2005:131 ska upphävas och ersättas med nya föreskrifter i Transportstyrelsens författningssamling. De sakliga ändringar som görs redovisas nedan.

Längdbegränsning

Vi föreslår att det införs en ny 4 § som innebär att ett villkor för hastighetsundantaget är att längden på fordonståget uppgår till högst 25,25 meter. Begränsningen görs för att undvika dubbelreglering med det föreskrivna hastighetsundantaget i 4 kap. 20 § trafikförordningen för vissa kombinationer.

Det förekommer försöksverksamheter med fordonståg som är längre än 25,25 meter och som framförs med stöd av särskilt tillstånd⁸ från Transportstyrelsen. För att dessa inte ska behöva ansöka om hastighetsundantag föreslår vi att föreskrifternas längdbegränsning inte gäller för sådana fordonståg.

⁸ Se 4 kap. 17 d § trafikförordningen (1998:1276).

Borttaget krav på att fordon inte få komma i kontakt med varandra

Av 8 § VVFS 2005:131 framgår att fordonståget ska kunna köras i cirkel med fullt hjulutslag utan att fordonens påbyggnader eller chassier kommer i kontakt med varandra. Bestämmelsen gäller vändning vid fullt hjulutslag vilket innebär en manöver i låga hastigheter (under 40 kilometer i timmen). Därmed är den inte tillämplig då tillämpningsområdet för föreskrifterna avser hastigheter över 40 kilometer i timmen.

Motsvarande bestämmelse finns inte heller för fordonståg som är längre än 25,25 meter eller för de kombinationer som omfattas av 4 kap. 20 § andra stycket 7 trafikförordningen.

I första hand bör det ligga i förarens och fordonsägarens intresse att tillse att fordon i ett fordonståg inte kan komma i kontakt med varandra vid vändning med fullt hjulutslag.

Vårt förslag är att denna bestämmelse tas bort i sin helhet.

Ändrad bestämmelse gällande föreskriven hastighet för vägen

Av 10 § VVFS 2005:131 framgår att bestämmelserna i föreskrifterna inte gäller i den mån lägre hastighet är föreskriven för vägen. Som nämnt i avsnitt 1 medför det att föreskrifterna inte är tillämpliga om hastigheten för vägen är begränsad till 50, 60 och 70 kilometer i timmen och att högsta tillåtna hastighet är därmed 40 kilometer i timmen för de fordonståg som framförs med stöd av dessa föreskrifter.

För att möjliggöra att hastighetsundantaget i föreskrifterna ska kunna tillämpas även när hastigheten för vägen är begränsad till lägre hastighet än 80 kilometer i timmen är förslaget att 10 § i VVFS 2005:131 tas bort i sin helhet och ersätts med en annan lydelse sist i de nya föreskrifternas 3 §. Lydelsen är anpassad till bestämmelsen i 4 kap. 20 a § trafikförordningen om högsta tillåtna hastighet för vissa fordonståg på enskild väg som är motorväg.

4. Vilka är berörda?

Ytterst är det föraren som är ansvarig för att fordonskombinationen uppfyller de föreskrivna kraven vid färd på väg.

De som äger fordonståg som är längre än 25,25 meter och som i dag förs på enskilda vägar berörs.

Polis och bilinspektörer bedöms också beröras vid vägkantskontroll av fordon och fordonståg.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(x) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() 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.

VVFS 2005:131 är i dag tillämplig på fordonståg som är längre än 25,25 meter. I praktiken gäller det färder på enskilda vägar. I de fall det på sådana vägar förs fordonskombinationer som är längre än 25,25 meter kommer den föreslagna längdbegränsningen innebära att dessa inte får föras i högre hastighet än 40 kilometer i timmen på enskilda vägar. I kontakt med Riksförbundet enskilda vägar (REV) och Transportföretagen har de meddelat att det är svårt att bedöma hur många som berörs av en längdbegränsning till högst 25,25 meter, men att det sannolikt är ett begränsat antal. REV har även meddelat att enskilda vägars ägare många gånger har problem med höga hastigheter på sin väg, och därför är hastighetsbegränsningar generellt välkomna. Många enskilda vägar har även en utformning som medför även att man inte kan köra särskilt fort. Därmed görs bedömningen att det i grunden inte finns något större behov att på enskilda vägar föra fordonskombinationer längre än 25,25 i hastigheter över 40 kilometer i timmen. Om det finns behov av högre hastighet än 40 kilometer i timmen är det möjligt att ansöka om undantag från hastighetsbestämmelser i 4 kap. 20 § trafikförordningen. Enligt 13 kap. 10 § trafikförordningen tillhör en sådan prövning avgiftsklass 4 vilket innebär en avgift på 2900 kronor, se 10 § avgiftsförordningen (1992:191). Avgiften, tiden och det administrativa förfarandet för att göra en sådan ansökan bedöms inte medföra några nämnvärda konsekvenser för dessa företag.

Sammantaget bedöms förslaget inte medföra några konsekvenser av betydelse för företagen.

5.2 Enskilda

Förslagen förväntas inte medföra några konsekvenser för enskilda.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Av 13 kap. 3 § 12 framgår att en ansökan om undantag från bestämmelser om fordons hastighet i 4 kap. 20 § får medges av en länsstyrelse om undantaget rör ett län. Om undantaget rör mer än ett län är det

Transportstyrelsen som får medge undantag. Om någon har behov av att på enskilda vägar föra en fordonskombination som är längre än 25,25 meter i högre hastigheter än 40 kilometer i timmen behöver de ansöka om hastighetsundantag hos länsstyrelsen eller Transportstyrelsen. Det är svårt att avgöra hur många sådana fall det kan röra sig om, men det bedöms endast röra sig om ett fåtal. Av den anledningen bedöms inte förslaget medföra konsekvenser av betydelse för länsstyrelserna, Transportstyrelsen eller andra statliga myndigheter.

Förslaget bedöms inte påverka kommunerna och medför därmed ingen inskränkning av den kommunala självstyrelsen.

5.4 Miljö

Förslagen förväntas inte medföra några miljökonsekvenser.

5.5 Externa effekter

Förslaget innebär att det tillämpningsområde som gällde för de aktuella föreskrifterna när dessa beslutades förblir oförändrat. Det bedöms därför inte medföra några externa effekter. Detsamma gäller för språkliga justeringar, ändrade hänvisningar och borttagna bestämmelser.

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

Vi har bedömt att förslaget endast får konsekvenser av betydelse om vi inte genomför de föreslagna ändringarna av VVFS 2005:131. Av den anledningen anser vi att våra förslag är det enda alternativet.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Föreslagna ändringar meddelas med stöd av 4 kap. 20 § trafikförordningen (1998:1276).

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

Det finns inga internationella regler som berör detta.

Föreslagen ändring av föreskrifterna innebär inte några nya tekniska krav. Föreskrifterna bedöms därför inte behöva anmälas till EU-kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Något annat anmälningsförfarande är inte heller aktuellt.

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

För att undvika dubbelreglering bör föreskrifterna träda i kraft i samband med ikraftträdandet av de föreslagna ändringarna av TSFS 2023:42.

Föreskrifterna planeras träda i kraft under andra kvartalet 2025.

A. 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.

1. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslagen bedöms inte påverka funktionsmålet.

2. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslagen bedöms inte påverka hänsynsmålet.

B. Företag

Förslagen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag är beskrivna under punkt 5.1.

C. Sammanställning av konsekvenser

Bedömningen är att förslaget endast får konsekvenser om vi inte genomför de föreslagna ändringarna.

Datum
2024-08-23

Dnr/Beteckning 27 (28)
TSF 2023-122

E. Förslagets proportionalitet

Vi har bedömt att förslaget endast får konsekvenser om vi inte genomför de föreslagna ändringarna. Av den anledningen anser vi att föreslagen reglering är behövlig.

F. Uppföljning och utvärdering

Förslagen har sin grund i bestämmelserna i VVFS 2005:131 och innehåller i allt väsentligt samma bestämmelser som tidigare. Vi ser därför inga skäl att i särskild ordning följa upp och utvärdera de föreslagna föreskrifterna.

G. Samråd

Det finns inget formellt krav på samråd. Under utredningen av att begränsa tillämpningsområdet för föreskrifterna till fordonståg som är högst 25,25 meter långa har vi haft kontakt med Riksförbundet enskilda vägar och Transportföretagen.