

Datum
12.11.2024

Ref/Bezeichnung
TSF 2023-122

Fallbeobachter
Omar Bagdadi
Straße und Bahn
Straßentechnologie
Fahrzeugregeln

Folgenabschätzung für die Vorschriften und allgemeinen Empfehlungen der schwedischen Verkehrsagentur zu den technischen Anforderungen für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern

Vorschläge der schwedischen Verkehrsagentur:

Die Vorschriften der schwedischen Verkehrsagentur (TSFS 2023:42) zu den technischen Anforderungen für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern sollen aufgehoben und durch neue Vorschriften der schwedischen Verkehrsagentur (TSFS) über die Konstruktion und Ausrüstung von Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern und Fahrzeugen, die Teil davon sind, sowie die sich durch die sich aus den nachstehend aufgeführten Vorschriften ergebenden Änderungen ersetzt werden.

Die Vorschriften erlauben drei zusätzliche Fahrzeugkombinationen über 25,25 Meter Länge. Mit den Anforderungsentwürfen in den Vorschriften soll sichergestellt werden, dass das derzeitige Niveau der Straßenverkehrssicherheit aufrechterhalten wird und das Verkehrssystem im Hinblick auf die Einschränkung des Verkehrsflusses und die Zugänglichkeit für andere Verkehrsteilnehmer nicht anderweitig beeinträchtigt wird. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Vorschriftenentwürfe positiv auf die Stabilität der Fahrzeugkombinationen, die Anfahrfähigkeit auf rutschigen Straßen und den Platzbedarf in der Infrastruktur auswirken.

Die Vorschriften werden so weit wie möglich so gestaltet sein, dass sie leicht verständlich sind und die Einhaltung der Vorschriften für die Betroffenen wie Fahrer, Polizei, Spediteure und Fahrzeughersteller leicht zu überprüfen ist.

Folgeänderungen:

Die Vorschriften der schwedischen Straßenverwaltung (VVFS 2005:131) über die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge mit zwei Anhängern (Doppelkombination) sollen aufgehoben und durch neue Vorschriften der schwedischen Verkehrsagentur (TSFS) ersetzt werden. Darüber hinaus wird eine neue Bedingung für die Anwendung der Ausnahmeregelung vorgeschlagen, wonach die Länge der Fahrzeugkombination nicht mehr als 25,25 Meter betragen darf. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die

Anforderung, dass Karosserie und Fahrgestell beim Drehen mit vollem Lenkeinschlag nicht miteinander in Berührung kommen dürfen, zu streichen. Darüber hinaus sind bestimmte sprachliche und redaktionelle Änderungen vorzunehmen.

Die Folgenabschätzung wurde nach Konsultation geändert. Änderungen werden durch eine Linie am Rand markiert.

Einleitung

Die Folgenabschätzung ist in zwei Kapitel unterteilt. Das erste Kapitel befasst sich mit Entwürfen von Vorschriften zur Festlegung technischer Anforderungen für Fahrzeugkombinationen, die länger als 25,25 Meter, aber nicht länger als 34,5 Meter sind, wenn sie auf dem Straßennetz betrieben werden, das die schwedische Verkehrsverwaltung und kommunalen Straßenbetreiber gemäß Kapitel 4 Abschnitt 17f der Straßenverkehrsverordnung (1998:1276) für diese längeren Fahrzeugkombinationen vorsehen.

Der Entwurf ermöglicht die Verwendung von drei zusätzlichen Fahrzeugkombinationen: B-Doppel, C-Doppel und Nordische Kombination. Eine B-Doppelkombination besteht aus einer Sattelzugmaschine, einem Glieder-Sattelaufleger und einem weiteren Sattelaufleger. Eine C-Doppelkombination besteht aus einem Lkw mit zwei angebauten Mittelachsenanhängern, und eine nordische Kombination besteht aus einem Lkw mit angebautem Dolly und Sattelaufleger. Sowohl B-Doppelkombinationen als auch nordische Kombinationen sind heute üblich, jedoch mit einer maximalen Längenbegrenzung für die Kombinationen von 25,25 Metern. Bei diesen neuen Varianten der Kombinationen wird für jedes Fahrzeug, das Teil der Kombination ist, die maximal zulässige Länge gemäß Kapitel 4 Abschnitt 17f der Straßenverkehrsverordnung verwendet. Damit beträgt die Gesamtlänge der Fahrzeugkombinationen rund 27 Meter.

Das zweite Kapitel enthält Folgeänderungen, die als notwendig erachtet werden, um eine doppelte Regelung in Bezug auf die Höchstgeschwindigkeit von Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern zu vermeiden.

Hintergrund

Mit einem Regierungsbeschluss vom August 2022 wurde am 31. August 2023 eine neue Bestimmung in die Straßenverkehrsverordnung aufgenommen, nämlich Kapitel 4, Abschnitt 17f. Die Bestimmung ermächtigte die schwedische Verkehrsverwaltung und die kommunalen Straßenbetreiber, festzulegen, dass auf einer bestimmten Straße, einem Teil einer Straße oder einem Straßenabschnitt die Länge einer

Fahrzeugkombination 34,5 Meter nicht überschreiten darf. Die Bestimmung enthält auch acht Bedingungen, die von den Fahrzeugkombinationen erfüllt werden müssen. Die ersten sieben Bedingungen enthalten bestimmte Abmessungen und Abstände in Bezug auf die Fahrzeuge, die Teil der Kombination sind. Die Abmessungen sind mit dem Europäischen Modularen System (EMS) verknüpft. Die achte Bedingung ist, dass das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination die von der schwedischen Verkehrsagentur festgelegten Anforderungen an Konstruktion und Ausrüstung erfüllt.

Die Entscheidung, die Bestimmung in die Straßenverkehrsverordnung aufzunehmen, beruhte unter anderem auf dem Auftrag¹, der der schwedischen Verkehrsverwaltung von der Regierung im Jahr 2018 erteilt wurde. Der Auftrag bestand darin, zu analysieren, ob und wo längere Lastkraftwagen auf dem schwedischen Straßennetz zugelassen werden könnten, um die Verkehrseffizienz zu erhöhen und die Klimaauswirkungen des Güterverkehrs zu verringern. Der Abschlussbericht für den Auftrag wurde den Regierungsstellen im März 2019 vorgelegt.

Im Rahmen des Auftrags untersuchte die schwedische Verkehrsverwaltung die Bedingungen für den Betrieb längerer Fahrzeugkombinationen auf dem schwedischen Straßennetz, ermittelte die Straßen, auf denen längere Fahrzeugkombinationen zulässig sein sollten, und analysierte die Folgen einer solchen Zuweisung. Um die Folgen zu bewerten, die die Einführung längerer Fahrzeugkombinationen auf dem vorgeschlagenen Straßennetz hätte, führte die schwedische Verkehrsverwaltung eine quantitative Analyse der sozioökonomischen Auswirkungen durch. Für den Zeitraum 2018-2058 wurde auch eine qualitative Bewertung der Auswirkungen, der verkehrspolitischen Errungenschaften und der Verteilungseffekte durchgeführt. Die Folgenabschätzung beruht auf der Annahme einer fortgesetzten Zuweisung des Straßennetzes für die Nutzung durch Lastkraftwagen bis 74 Tonnen, unabhängig davon, ob längere Lastkraftwagen zugelassen sind oder nicht. Die quantitative Analyse zeigt einen gesellschaftlichen Nutzen zwischen ca. 9,5 Mrd. SEK und 14 Mrd. SEK über den gesamten Zeitraum.

Damit die Vorteile längerer Fahrzeugkombinationen genutzt werden können, hebt die schwedische Verkehrsverwaltung eine Reihe von Bedingungen hervor, die erfüllt sein müssen. Nach Angaben der schwedischen Verkehrsverwaltung sollten die Annahmen in Bezug auf die Fahrzeugmerkmale und die Gestaltung der Infrastruktur erfüllt werden, um die Zugänglichkeit, den Verkehrsfluss und die Straßenverkehrssicherheit zu gewährleisten. Darüber hinaus muss die Einhaltung der Vorschriften

¹ Auftrag zur Analyse, ob und wo längere Lastkraftwagen auf dem schwedischen Straßennetz zugelassen werden sollten. N2018/04593/MRT

sichergestellt werden, und der Transport sollte in der Lage sein, die Start- und Zielpunkte oder andere geeignete Umladepunkte zu erreichen. Darüber hinaus sollten ausreichende Umleitungstrecken vorhanden sein, um Redundanz zu gewährleisten und Störungen bei Vorfällen zu minimieren. Schließlich sollten Tempo und Umfang der Zuweisung transparent sein, damit sich die Unternehmen ohne übermäßige kommerzielle Risiken an die neuen Bedingungen anpassen, und von ihnen profitieren können.

Insgesamt zeigt die Analyse der schwedischen Verkehrsverwaltung, dass längere Fahrzeugkombinationen erhebliche gesellschaftliche Vorteile mit sich bringen. Sie betont jedoch, dass dies davon abhängig ist, dass sowohl die Infrastruktur als auch die Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen bestimmte Annahmen in Bezug auf Funktionalität und Eigenschaften erfüllen. Zu diesen Annahmen gehört, dass die Fahrzeugkombinationen Merkmale hinsichtlich des Platzbedarfs, der Anfahrfähigkeit und der Stabilität der Fahrzeugkombinationen aufweisen sollten, die den heutigen 25,25 Meter langen Fahrzeugkombinationen entsprechen.

Die Analyse von simulierten Spurwechselmanövern mit 25,25 Meter langen Fahrzeugkombinationen, bestehend aus Lkw und Dolly mit angebautem Sattelaufleger, zeigt, dass diese eine seitliche Auswanderung knapp unter 2,0 und einen Dämpfungskoeffizienten von knapp über 0,3 aufweisen.

Für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von 25,25 Metern besteht die derzeitige Anforderung darin, dass sie die Anforderungen an den Wenderadius erfüllen müssen, die in den Vorschriften der schwedischen Verkehrsagentur (TSFS 2012:126) über die Anforderungen an den Wenderadius für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 24,0 Metern und die Ausrüstung für Fahrzeuge, die in solchen Fahrzeugkombinationen enthalten sind, festgelegt sind. Voraussetzung ist, dass die Fahrzeugkombination innerhalb eines Kreises mit einem Außenradius von 12,50 Metern und einem Innenradius von 2,00 Metern wenden kann. Kein Teil der Fahrzeugkombination oder -ladung darf während des Wendens außerhalb oder innerhalb der Wendekreise ausschwenken.

Auf der Grundlage der in Kapitel 4 Abschnitt 17f der Straßenverkehrsverordnung vorgesehenen Genehmigung beabsichtigt die schwedische Verkehrsagentur, Vorschriften zu erlassen, in denen die technischen Anforderungen für diese längeren Fahrzeugkombinationen festgelegt werden.

Begriffsbestimmungen und Konzepte

Die in dieser Folgenabschätzung verwendeten Begriffe haben die gleiche Bedeutung wie im Straßenverkehrsdefinitionsgesetz (2001:559). Zusätzlich zu diesen werden auch die folgenden Begriffe verwendet.

Begriff	Erläuterung
<i>A-Doppelkombination</i>	Fahrzeugkombination bestehend aus einem <i>Traktor</i> gekoppelt mit einem Sattelaufleger und einem Dolly mit angebrachtem Aufleger.
<i>AB-Doppelkombination</i>	Fahrzeugkombination, bestehend aus einem Lkw, der mit einem Dolly verbunden ist, an dem ein <i>Glieder-Aufleger</i> angehängt ist, der seinerseits an einen Sattelanhängen gekoppelt ist;
<i>aktiv gelenkte Achse</i>	Lenkachse, deren Lenkwinkel von einer elektrischen oder hydraulischen Lenkeinheit bestimmt wird;
<i>B-Doppelkombination</i>	Fahrzeugkombination bestehend aus einer <i>Sattelzugmaschine</i> , die an einen <i>Glieder-Aufleger</i> gekoppelt ist, der seinerseits an einen Sattelaufleger gekoppelt ist, wobei der Abstand zwischen der vorderen Verbindungseinrichtung des Glieder-Aufliegers und der hinteren Kante 12,0 Meter nicht überschreitet;
<i>C-Doppelkombination</i>	Fahrzeugkombination, bestehend aus einem Lkw, der mit zwei Zentralachsanhängern gekoppelt ist;
<i>Sattelzugmaschine</i>	Lastkraftwagen ohne Laderaum, ausgestattet mit einer Anhängervorrichtung (Sattelkupplung) für einen Sattelanhängen;
<i>Glieder-Aufleger</i>	Sattelaufleger mit Hintersattelrad zur Kupplung an einen anderen Aufleger;
<i>Nachlaufachse</i>	Lenkachse, deren Lenkwinkel von den durch die Reifen-Straßen-Haftung verursachten Kurvenkräfte bestimmt wird;
<i>Nordische Kombination</i>	Fahrzeugkombination, bestehend aus einem Lastkraftwagen, der an einen Dolly mit angehängtem Sattelanhängen gekoppelt ist;
<i>Leistungswert</i>	vom Hersteller festgelegter Wert, der die Belastung angibt, der ein Fahrzeug und seine Verbindungseinrichtung standhalten können.

25,25 Meter

A. Allgemeines

1. Was ist das Problem oder der Grund für die Verordnung?

Der Grund für die Verordnung ist, dass mehr Arten von Fahrzeugkombinationen, die länger als 25,25 Meter sind, auf dem jeweiligen Straßennetz, für das die schwedische Verkehrsverwaltung und die kommunalen Straßenbetreiber Vorschriften erlassen haben, verwendet werden können. Gleichzeitig soll mit den Vorschriften das Risiko verringert werden, dass diese längeren Fahrzeugkombinationen Probleme im Verkehr verursachen und sich negativ auf die Straßenverkehrssicherheit auf dem Straßennetz, das die Straßenbetreiber den Fahrzeugkombinationen zuweisen, auswirken.

Die Eigenschaften von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, die besonders wichtig sind, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss nicht zu beeinträchtigen, sind ihre Stabilität und Anfahrfähigkeit, insbesondere im Winter, sowie ihr Platzbedarf.

Der Platzbedarf spiegelt die Fähigkeit der Fahrzeugkombinationen wider, auf kleineren Straßen mit kleinen Kreisverkehren, Kreuzungen oder Wendepunkten zu fahren. Da das Straßennetz, das insbesondere kommunale Straßenbetreiber zuweisen müssen, auch aus kleineren Straßen und Straßen mit kleinen Kreisverkehren und Kreuzungen besteht, wird eine relativ strenge Anforderung gestellt, dass diese längeren Fahrzeugkombinationen nicht mehr Platz beanspruchen dürfen als bereits bestehende Fahrzeugkombinationen mit einer maximalen Länge von 25,25 Metern.

Die Anfahrfähigkeit der Fahrzeugkombinationen betrifft ihre Fähigkeit, aus dem Stillstand anzufahren und sich in Bewegung zu setzen sowie ihre Fähigkeit, Steigungen bei rutschigen Bedingungen zu bewältigen. Die Stabilität betrifft in diesem Fall die Richtungsstabilität der Fahrzeugkombinationen.

In einigen Fällen können sich technische Anforderungen, die sich beispielsweise positiv auf die Stabilität auswirken, negativ auf beispielsweise den Platzbedarf auswirken. Wir haben dies berücksichtigt und die verschiedenen Aspekte gegeneinander abgewogen, um Kompromisse zu finden, die es Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen ermöglichen, ein ausreichend hohes Maß an Stabilität, Platzbedarf und Anfahrfähigkeit zu erreichen.

1.1 Stabilität

Durch die längere zulässige Fahrzeugkombinationslänge können im Vergleich zu den heute verwendeten Fahrzeugkombinationen zusätzliche Anhänger an eine Fahrzeugkombination angehängt werden. Mit jedem angehängten Anhänger verstärkt sich die seitliche Bewegung der Fahrzeugkombination. Diese Verstärkung der seitlichen Bewegung wird seitliche Auswanderung genannt und bedeutet, dass die seitliche Bewegung des Lastkraftwagens durch die angehängten Anhänger verstärkt wird. Die seitliche Auswanderung ist ebenfalls geschwindigkeitsabhängig und nimmt mit erhöhter Geschwindigkeit zu. Eine große seitliche Auswanderung bedeutet, dass sich die Anhänger stärker seitlich bewegen, als der Lkw, zum Beispiel bei einem Spurwechsel.

Wenn mehr Anhänger aneinandergelängt werden, wird die seitliche Auswanderung größer, was diese längeren Fahrzeugkombinationen instabiler macht. Sie können somit ein großes Risiko für die Verkehrssicherheit darstellen und auch von anderen Verkehrsteilnehmern als stärker schwankend auf der Straße wahrgenommen werden.

Beim Spurwechsel der Fahrzeugkombination ist es wichtig, dass nicht nur das Manöver durch die Anhänger nicht zu sehr verstärkt wird, sondern auch die seitlichen Bewegungen so schnell wie möglich gedämpft werden. Andernfalls schwanken die Anhänger weiterhin seitwärts über die Straße, was ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt. Die Geschwindigkeit, mit der diese seitlichen Bewegungen gedämpft werden, kann als Dämpfungskoeffizient der Fahrzeugkombination ausgedrückt werden. Ein hoher Dämpfungskoeffizient bedeutet, dass die seitlichen Bewegungen der Anhänger schnell gedämpft werden.

Eine Fahrzeugkombination mit hoher seitlicher Auswanderung und niedrigem Dämpfungskoeffizienten ist instabiler als eine mit niedriger seitlicher Auswanderung und hohem Dämpfungskoeffizienten.

1.2 Platzbedarf

Wenn mehr Fahrzeuge miteinander verbunden sind, ist der Platzbedarf im Allgemeinen auch größer, was die Straßen und Wege, die für die Nutzung durch diese längeren Fahrzeugkombinationen zugewiesen werden können, einschränken kann. Es ist vor allem das kommunale Straßen- und Wegenetz, dessen Straßenführung voraussichtlich die größten Herausforderungen darstellen wird, um den Verkehr unter Berücksichtigung des Platzbedarfs der Fahrzeugkombinationen zu ermöglichen.

1.3 Anfahrfähigkeit

Die winterlichen Straßenverhältnisse stellen ein höheres Unfallrisiko und größere Probleme bei der Nutzung durch schwere Fahrzeuge dar. Verkehrsbehinderungen, die z. B. durch stehende Fahrzeuge verursacht werden, die nicht bergauf fahren können, kosten die Gesellschaft Geld. Die genauen Kosten sind schwer zu berechnen, da bei einem Verkehrsstau nicht automatisch Rettungs- oder Bergungsdienste involviert werden. Obwohl solche Stillstände in vielen Fällen relativ kurz sind, können sie immer noch Kosten in Bezug auf den eingeschränkten Verkehrsfluss und die Zugänglichkeit mit sich bringen. Stationäre Fahrzeuge stellen auch ein erhöhtes Unfallrisiko dar, da die Verkehrsteilnehmer sie zu spät erkennen und keine Zeit haben, anzuhalten oder ein sicheres Ausweichmanöver durchzuführen.

Da sich die Gewichtsverteilung dieser längeren Fahrzeugkombinationen stärker auf die Achsen der Anhänger verlagert, wird der Lkw einen geringeren Anteil des Ladegewichts tragen. Dies bedeutet, dass die Gefahr besteht, dass diese längeren Fahrzeugkombinationen bei rutschigen Straßenbedingungen eine schlechtere Anfahrfähigkeit haben als die heutigen Fahrzeugkombinationen. Um die Möglichkeiten für den Fahrer zu verbessern, die Fahrzeuge im Winter sicher zu handhaben, ist es wichtig, dass die Reibung zwischen den Reifen und der Fahrbahnoberfläche so hoch wie möglich ist.

Die Reifen-Straßen-Reibung wird durch die Konstruktion der Reifen beeinflusst, ob sie für winterliche Bedingungen geeignet sind oder nicht, und durch den Druck der Reifen auf die Fahrbahnoberfläche.

Lastkraftwagen mit nur zwei Achsen sind im Allgemeinen schlechter in der Lage, unter Winterbedingungen zu fahren, als Lastkraftwagen mit drei oder mehr Achsen. Ein zweiachsiger Lkw hat unter anderem nicht die Möglichkeit, eine Achse im Drehgestell anzuheben und dadurch den Druck zwischen den Reifen auf der Antriebsachse und der Straße vorübergehend zu erhöhen. Das Gewicht der zusätzlichen Achse bei einem dreiachsigen Lkw von etwa einer Tonne bedeutet auch, dass diese bei der Leerfahrt mit einer angehobenen Achse einen höheren Antriebsachsdruck haben als zweiachsige Sattelzugmaschinen.

Auch bei Lkw mit drei oder mehr Achsen, mit oder ohne Tandemantrieb, kann es bei länger werdender Fahrzeugkombination eine Herausforderung sein, einen ausreichend hohen Antriebsachsdruck zu erreichen. Bei mehr Fahrzeugen in der Fahrzeugkombination gibt es im Allgemeinen mehr Achsen, um das Gewicht zu verteilen, während mehr Achsen einen erhöhten Rollwiderstand bedeuten. Dies wirkt sich auf die Anfahrfähigkeit der Fahrzeugkombination bei Fahrten mit wenig oder keiner Last aus. Aus

diesem Grund ist es von großer Bedeutung, dass die Fahrzeuge so ausgelegt sind, dass die Gewichtsverteilung der Fahrzeuge dazu beiträgt, den Antriebsachtdruck des Lkw und damit seine Antriebskapazität zu erhöhen.

2. Was soll erreicht werden?

Durch den Erlass von Vorschriften mit klaren Anforderungen an Ausrüstung und Konstruktion, die für den Betrieb einer Fahrzeugkombination mit einer Länge von mehr als 25,25 m, aber nicht mehr als 34,5 m, erfüllt werden müssen, wird das Risiko einer Beeinträchtigung der Straßenverkehrssicherheit und des Verkehrsflusses verringert.

Die Anforderungen sind in erster Linie als Anforderungen an die Konstruktion und Ausrüstung der Fahrzeuge formuliert und sollen sicherstellen, dass die Stabilität und Anfahrbarkeit der Fahrzeuge ausreichend ist und der Platzbedarf nicht größer ist, als das zugewiesene Straßennetz es zulässt. Darüber hinaus müssen die Bremsleistung und die Kupplungseinrichtungen der Fahrzeugkombination angemessen dimensioniert sein.

Die Anforderungen sind in den Vorschriften festgelegt und legen klar fest, welche Anforderungen und Bedingungen erfüllt sein müssen, damit diese längeren Fahrzeugkombinationen fahren dürfen. Die Anforderungen basieren auf den verkehrspolitischen Zielen für die Zugänglichkeit und Sicherheit des Verkehrssystems und sollen zur nachhaltigen Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Schweden beitragen.

Besondere Aufmerksamkeit bei der Ausarbeitung der Anforderungen

Bei der Ausarbeitung der Vorschriften wurde besonders darauf geachtet, dass der letzte Sattelaufleger in zwei der vorgeschlagenen Fahrzeugkombinationen, der nordischen Kombination und der B-Doppelkombination, denjenigen, die bereits heute in Fahrzeugkombinationen mit einer maximalen Länge von 25,25 Metern verwendet werden, entsprechen muss. Diese Sattelaufleger können somit auch weiterhin im intermodalen Verkehr, beispielsweise auf der Schiene, eingesetzt werden.

Darüber hinaus wurde großer Wert darauf gelegt, dass es nach Möglichkeit nicht notwendig sein sollte, Lastkraftwagen umzurüsten; stattdessen sollten Lastkraftwagen, die bestimmte Genehmigungsanforderungen erfüllen, in diesen längeren Fahrzeugkombinationen eingesetzt werden können.

Besondere Aufmerksamkeit wurde auch dem von unseren nordischen Nachbarn angenommenen Rechtsrahmen für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern gewidmet, um widersprüchliche Vorschriften in verschiedenen Ländern zu vermeiden und so den

grenzüberschreitenden Verkehr zu ermöglichen, obwohl die nationalen Vorschriften in jedem Land nicht genau identisch sind.

3. Was sind die alternativen Lösungen?

3.1 Auswirkungen ohne die Maßnahmen?

In ganz Europa wird intensiv daran gearbeitet, den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen zu senken. Die Entwicklung von Fahrzeugkombinationen mit höherer Kapazität als heute trägt wesentlich zur Steigerung der Transporteffizienz bei. Da der Bedarf an Gütertransporten voraussichtlich zunehmen wird,² hat die Regierung eine Erhöhung der maximalen Länge von Fahrzeugkombinationen auf nicht privaten Straßen als notwendig erachtet, um die Umweltauswirkungen des Verkehrssektors zu verringern. Wenn die schwedische Verkehrsagentur keine weiteren Vorschriften erlässt, würde dies bedeuten, dass nur die beiden Arten von Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern, für die die schwedische Verkehrsagentur durch die Vorschriften und allgemeinen Empfehlungen der schwedischen Verkehrsagentur (TSFS 2023:42) zu den technischen Anforderungen für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern Vorschriften erlassen hat, auf den von den Straßenbetreibern zugewiesenen Straßen betrieben werden dürfen.

3.2 Alternativen, die keine Regulierung erfordern

Nach den geltenden Vorschriften ist der Betrieb von anderen Fahrzeugkombinationstypen als den beiden in den Vorschriften und allgemeinen Empfehlungen der schwedischen Verkehrsagentur zu den technischen Anforderungen für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern angenommenen Fahrzeugkombinationen nicht gestattet.

Dies bedeutet, dass es keine Optionen gibt, die keine Regulierung erfordern.

3.3 Regulierungsentwurf – konstruktionsbasierte Anforderungen

Nachlaufachsen/Lenkachsen

Die schwedische Verkehrsagentur schlägt vor, dass die letzte Achse des Glieder-Sattelaufhängers einer B-Doppelkombination bei Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h nachlaufend oder aktiv gelenkt sein muss. Die Achse kann nachlaufend sein oder bei Geschwindigkeiten von bis zu 40 km/h aktiv gelenkt werden.

² Trafikanalys, „Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys (Güterverkehr in Schweden – Analyse der aktuellen Situation) (Bericht 2016:7)“, 2016.

Abstand zwischen Kupplungseinrichtungen und Achse/Achsgruppe

Die schwedische Verkehrsagentur schlägt vor, dass der Abstand zwischen dem Kupplungsbolzen und der ersten Achse des hinteren Sattelauflegers in einer B-Doppelkombination mindestens 6,2 Meter betragen muss.

Für die C-Doppelkombination wird vorgeschlagen, dass die Schälkuppelung des Lastkraftwagens nicht mehr als 0,8 Meter von der letzten Achse entfernt sein darf, und die Schälkuppelung des vorderen Mittelachsanhängers nicht mehr als 2,1 Meter von der Mitte der Achsgruppe entfernt sein darf, und die Deichsel an den Mittelachsanhängern mindestens 6,6 Meter lang sein muss.

Die Anforderungen an die Lage der Schälkuppelungen sind für die Stabilität der C-Doppelkombination notwendig. Die Anforderung bedeutet jedoch, dass ein Lkw, der die Anforderung an die Lage der Schälkuppelung für eine C-Doppelkombination erfüllt, nicht für den Einsatz in einer AB-Doppelkombination geeignet ist. Dies liegt daran, dass die AB-Doppelkombination zu viel Platz einnimmt, wenn die Schälkuppelung zu nahe an der Hinterachse des Lkw liegt.

Die schwedische Verkehrsagentur schlägt daher vor, dass der Abstand zwischen der Mitte der Schälkuppelung und der Hinterkante des Lkw in einer AB-Doppelkombination nicht größer als 0,8 Meter sein darf.

Einziehbare Achse

Die schwedische Verkehrsagentur schlägt vor, dass die erste Achse des Glieder-Sattelauflegers in einer B-Doppelkombination einziehbar sein muss, wenn der Abstand zwischen dem Kupplungsbolzen und der ersten Achse weniger als 7,0 Meter beträgt. Die Achse muss während der Fahrt vom Fahrersitz aus angehoben oder abgesenkt werden können.

Dreiaxsigne Zentralachsanhänger mit Zwillingenrädern

Die schwedische Verkehrsagentur schlägt vor, dass die Zentralachsanhänger, die Teil einer C-Doppelkombination sind, mindestens drei Achsen haben müssen und dass alle Achsen mit Zwillingenrädern ausgestattet sein müssen.

Kupplungseinrichtungen

Die schwedische Verkehrsagentur schlägt vor, dass die an den Fahrzeugen angebrachten Kupplungseinrichtungen nach ECE-Regelung Nr. 55, Änderungsreihe 01 oder später, genehmigt werden müssen.

Wir schlagen auch vor, dass die Leistungswerte der Kupplungseinrichtungen den Anforderungen der Vorschriften und allgemeinen Empfehlungen der schwedischen Verkehrsagentur (TSFS 2019:129) zu der Kupplung von Fahrzeugen und Anhängern entsprechen oder zumindest den Werten im Vorschriftenentwurf genügen müssen.

3.4 Regulatorische Option – funktionsbasierte Anforderungen

Eine Alternative zum Verordnungsentwurf ist die Einführung funktionsbasierter Anforderungen anstelle von Anforderungen, die auf die Konstruktion von Fahrzeugen abzielen. Funktionsbasierte Anforderungen bieten mehr Flexibilität und beinhalten weniger Einschränkungen als Konstruktionsanforderungen. Die schwedische Verkehrsagentur hat zuvor beschlossen, sich so weit wie möglich um funktionsbasierte Anforderungen zu bemühen, da diese die Entwicklung neuer Lösungen in geringerem Maße behindern als die Konstruktionsanforderungen. Unsere Einschätzung ist jedoch, dass, wenn die schwedische Verkehrsagentur funktionsbasierte Anforderungen für Fahrzeugkombinationen mit einer Gesamtlänge von mehr als 25,25 Metern vorschreiben sollte, ein Unterstützungssystem, das dem „Lastbilskalkylator“ (Lastwagenkalkulator) entspricht, entwickelt und umgesetzt werden muss.³ Ohne ein solches Unterstützungssystem ist es nicht möglich, die Einhaltung der funktionsbasierten Anforderungen zu überprüfen. Ein solches Unterstützungssystem gibt es derzeit nicht.

Aus diesem Grund schlägt die schwedische Verkehrsagentur vor, dass Vorschriften gemäß dem Regulierungsentwurf erlassen werden.

4. Wer ist betroffen?

Der Verordnungsentwurf betrifft hauptsächlich Transportunternehmen, Transportkäufer, Fahrzeughersteller und Hersteller schwerer Lastkraftwagen und Anhänger sowie die schwedische Polizei. Auch Straßenbetreiber, die Straßen für die Nutzung durch Fahrzeugkombinationen zuweisen, sind von den Vorschriften betroffen.

5. Welche Auswirkungen hat die Regelung?

5.1 Unternehmen

(x) Es ist nicht davon auszugehen, dass die Regelung wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen von Unternehmen hat. Alle Folgen für die Unternehmen sind daher unter 5.1 beschrieben.

Der Verordnungsentwurf betrifft nur Betreiber, die Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern auf den Straßen, die die staatlichen und kommunalen Straßenbetreiber für 34,5 Meter lange Fahrzeugkombinationen zugeteilt haben, fahren wollen. Die Betreiber, die von den Kosten aufgrund der Vorschriftenentwürfe der schwedischen Verkehrsagentur betroffen sind, sind daher dieselben wie die Betreiber, die von der Erleichterung längerer Fahrzeugkombinationen profitieren.

³ <https://lastbilskalkylator.azurewebsites.net/>

Während der Untersuchung hatten wir Konsultationen mit der Automobilindustrie und der Güterkraftverkehrsbranche darüber, wie sich die Anforderungen gemäß der vorgeschlagenen regulatorischen Option im Hinblick auf erhöhte Verwaltungskosten sowie steigende Kosten für Einkauf und Produktentwicklung auf sie auswirken würden. Es gibt zwei schwedische Lkw-Hersteller, AB Volvo und Scania. Sie beschäftigen insgesamt rund 150 000 Personen und haben einen Umsatz von rund 400 Milliarden SEK. Die Güterkraftverkehrsbranche umfasst rund 10 000 Güterkraftverkehrsunternehmen, die zusammen einen Umsatz von mehr als 100 Mrd. SEK erzielen, was etwa 4 % des schwedischen BIP entspricht. Die Branche beschäftigt mehr als 86 000 Personen.⁴

Fahrzeughersteller, die Fahrzeuge bauen möchten, die den Anforderungen der Vorschriften entsprechen, und Transportunternehmen, die die Fahrzeuge nutzen möchten, können beispielsweise durch Schulungen einen geringfügigen Anstieg der Personalkosten erfahren. Die Unternehmen selbst sind nicht in der Lage, ein Kostenbild für solche Kosten zu erstellen. Es ist nicht abschätzbar, wie viel dieser Kosten auf den Endkunden abgewälzt oder durch steigende Marktanteile absorbiert werden kann. Insgesamt wird erwartet, dass der Verordnungsentwurf die Gewinnspannen der Unternehmen nicht verringert, sondern möglicherweise erhöht, indem den Kunden neue Produkte und Dienstleistungen angeboten werden.

Der Entwurf der Anforderungen bedeutet, dass mindestens eines der Fahrzeuge in den Fahrzeugkombinationen umgebaut oder umgerüstet werden muss. Dies bedeutet im Vergleich zu einem Neufahrzeug ohne besondere Anforderungen zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 75 000-90 000 SEK. Die Entscheidung, eine solche Investition in ein Fahrzeug zu tätigen, hängt weitgehend von den Nutzen der Investition ab.

Kostenschätzung

Anforderungen an Konstruktion und Ausrüstung	Kosten (pro Fahrzeug)
Lenkachse eines Sattelauflegers	ca. 50 000 SEK
Liftachse eines Sattelauflegers	ca. 15 000-20 000 SEK

Der Entwurf enthält auch eine notwendige Ergänzung der am 15. September 2023 angenommenen technischen Anforderungen für die AB-Doppelkombination. Mit der Ergänzung wird eine neue Anforderung in Bezug auf den Abstand zwischen der hinteren Kante des Lkw und der Schäkelkupplung eingeführt.

⁴ Schwedischer Verband der Straßentransportunternehmen, <http://www.akeri.se/om-oss/akerinaringen>, heruntergeladen im Februar 2016.

Dies bedeutet, dass ein neuer Lkw, der nach der Annahme der Vorschriften der schwedischen Verkehrsagentur (TSFS 2023:42) über die technischen Anforderungen für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern am 1. September 2023 bestellt wurde, nach Inkrafttreten dieser neuen Vorschriften nicht in einer AB-Doppelkombination verwendet werden darf, es sei denn, die Kupplung wird am Lkw nach hinten versetzt.

Nach Angaben des Straßenverkehrsregisters wurden im Jahr 2024 rund 50 dreiachsige Lkw zugelassen, bei denen die Lage der Kupplungseinrichtung nicht dem vorgeschriebenen Abstand zwischen der Schäkelkupplung und der hinteren Kante des Lkw entspricht. Es ist jedoch nicht möglich, zu wissen, ob einer dieser Lastkraftwagen bestellt wurde, nachdem die Vorschriften der schwedischen Verkehrsagentur über die technischen Anforderungen für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern für den Einsatz in einer AB--Doppelkombination angenommen wurden.

5.2 Einzelpersonen

Der Vorschriftenentwurf ermöglicht den Einsatz von mehr Fahrzeugkombinationen, die länger als 25,25 Meter sind, auf dem Straßennetz, das von der schwedischen Verkehrsverwaltung und den kommunalen Straßenbetreibern für diese längeren Fahrzeugkombinationen zugewiesen wurde. Gleichzeitig schlagen wir technische Anforderungen vor, die Fahrzeugkombinationen erfüllen müssen, damit Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt werden.

5.3 Der Staat, die regionalen Behörden oder die Gemeinden

Die schwedische Polizeibehörde

Die Polizeibehörde wird betroffen sein, weil es möglich sein muss, die Einhaltung der in der Verordnung vorgeschlagenen Anforderungen bei einer Straßenkontrolle durch Polizeibeamte oder Fahrzeuginspektoren zu überprüfen.

Die schwedische Verkehrsverwaltung und andere kommunale Straßenbetreiber

Der Verordnungsentwurf verlangt unter anderem die Stabilität der Fahrzeugkombinationen, was bedeutet, dass auf Straßen, die für lange Fahrzeugkombinationen zugewiesen sind, weniger Unfälle zu erwarten sind. Bei Unfällen kann neben den Fahrzeugen und den transportierten Gütern auch die Infrastruktur beschädigt werden. Eine verbesserte Stabilität wird dann zu niedrigeren Reparaturkosten für die schwedische Verkehrsverwaltung und die kommunalen Straßenbetreiber führen.

Die vorgeschlagenen Anforderungen bedeuten auch, dass diese längeren Fahrzeugkombinationen einen gleichwertigen Platzbedarf an Kreisverkehren und Kreuzungen haben wie die bestehenden Fahrzeugkombinationen, die heute eine maximale Länge von 25,25 Metern haben. Dies bedeutet, dass die Straßenbetreiber gut einschätzen können sollten, welche Straßen und Straßennetze sie für diese längeren Fahrzeugkombinationen zuweisen können.

Die Vorschriften schränken die Autonomie von Gemeinden oder Regionen nicht ein. Jeder Gemeinde steht es frei, Vorschriften zu erlassen oder nicht zu erlassen, die die Straßen und Wege vorschreiben, die nach Kapitel 4 Abschnitt 17f der Straßenverkehrsverordnung für Fahrzeugkombinationen mit über 25,25 m Länge geöffnet sind.

5.4 Umwelt

Der Verordnungsentwurf hat keine direkten Auswirkungen auf die Umwelt. Die Bestimmung in Kapitel 4 Abschnitt 17f der Straßenverkehrsverordnung, die Straßenbetreiber ermächtigt, Straßen für Fahrzeugkombinationen mit einer Gesamtlänge von bis zu 34,5 Metern durch Vorschriften zuzuweisen, dürfte sich positiv auf die Umwelt auswirken, da mehr Güter mit weniger Fahrten befördert werden können. Diese Folgenabschätzung erstreckt sich nicht auf die Auswirkungen oder Folgen, die sich aus dieser Bestimmung ergeben, sondern beschränkt sich auf die von der schwedischen Verkehrsagentur vorgeschlagenen Vorschriften.

5.5 Externe Auswirkungen

Der Verordnungsentwurf hat positive Folgen für die Gesellschaft. Die Auferlegung von Anforderungen an diese längeren Fahrzeugkombinationen bedeutet, dass sich das derzeitige Niveau der Anforderungen an die Straßenverkehrssicherheit und den freien Verkehrsfluss aufgrund der erhöhten Gesamtlänge nicht verschlechtert. Langfristig bedeutet dies, dass im Vergleich zur heutigen Flotte mehr Fahrzeuge die neuen Anforderungen erfüllen werden, da es finanzielle Anreize gibt, diese Fahrzeuge zu kaufen und somit zu bauen und zu verkaufen. Es gibt Berechnungen, die zeigen, dass Stillstände im Straßenverkehr aufgrund von Unfällen und Bergungsarbeiten zu Zeitverlusten von etwa 2 Millionen Fahrzeugstunden pro Jahr führen.⁵

Die sozioökonomischen Kosten dieser Stillstände werden auf 360 Mio. SEK pro Jahr geschätzt. Schwere Fahrzeuge verursachen einen überproportional hohen Anteil dieser Verkehrsstörungen. Stillstände mit Beteiligung von schweren Fahrzeugen haben auch größere Folgen und es dauert länger, sie zu lösen. Es wird geschätzt, dass schwere Fahrzeuge 30-60 Prozent der

⁵ Die schwedische Verkehrsverwaltung, TRV 2011/22239A.

Störungen im Winter verursachen. Dies entspricht gesellschaftlichen Kosten von 110-220 Millionen SEK.

Mit den Anforderungen an den freien Verkehr im Verordnungsentwurf soll sichergestellt werden, dass diese Kosten sich nicht erhöhen.

6. Zusammenfassung der geprüften Optionen und warum der Verordnungsentwurf als die beste Option erachtet wird

6.1 Bewertung der schwedischen Verkehrsagentur

Der Grund für die Verordnung ist, dass mehr Arten von Fahrzeugkombinationen, die länger als 25,25 Meter sind, auf dem jeweiligen Straßennetz, für das die schwedische Verkehrsverwaltung und die kommunalen Straßenbetreiber Vorschriften erlassen haben, verwendet werden können. Die Vorschriften sollen auch sicherstellen, dass diese Fahrzeugkombinationen sowohl auf kleineren Straßen mit begrenztem Bewegungsspielraum als auch unter winterlichen Bedingungen sicher betrieben werden können. Der Entwurf der Anforderungen wird angesichts des Risikos für die Straßenverkehrssicherheit, das von einer weniger geeigneten Kombination von Fahrzeugen für andere Verkehrsteilnehmer ausgeht, und der sozialen Kosten einer solchen Kombination, wenn sie zum Stillstand kommt und den anderen Verkehr behindert, als notwendig erachtet.

Der Verordnungsentwurf enthält Anforderungen an die Konstruktion und Ausrüstung von Fahrzeugen, die Teil von Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern bis 34,5 Metern sind. Es wird erwartet, dass die Vorschriften das Risiko verringern, dass Fahrzeugkombinationen auf der Straße zum Stillstand kommen, und einer Zunahme der Unfallzahlen entgegenwirken. Der Verordnungsentwurf gilt auch für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen im internationalen Verkehr und stellt dieselben Anforderungen an diese, wodurch das Risiko einer Sonderregelung minimiert wird.

Die Alternative zum vorliegenden Entwurf bedeutet, dass anstelle von konstruktionsbasierten Anforderungen funktionsbasierte Anforderungen entwickelt würden. Bei funktionsbasierten Anforderungen kann es jedoch sowohl für die Nutzer als auch für die Kontrollbehörden schwierig sein, diese zu verifizieren. Der Grund dafür ist, dass funktionsbasierte Anforderungen an Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen nicht mit einfachen Mitteln überprüft werden können, sondern entweder umfangreiche Tests auf der Teststrecke oder den Zugang zu Rechenmodellen und Computersimulationen erfordern.

Die Tatsache, dass die Fahrzeughersteller Tests durchführen und die Anforderungen an die Fahrzeuge überprüfen, bevor sie an den Kunden geliefert werden, reicht nicht aus, da die Anforderungen, die auferlegt werden müssen, die gesamte Fahrzeugkombination und nicht einzelne Fahrzeuge umfassen. Die Tatsache, dass Lkw oft mehrmals pro Woche und sogar pro Tag den Anhänger wechseln, würde die Sache für die Spediteure weiter erschweren, da sie das Testverfahren für jede neue Fahrzeugkombination wiederholen müssten.

Wenn die schwedische Verkehrsagentur funktionsbasierte Anforderungen für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern bis 34,5 Metern festlegen sollte, müsste nach unserer Einschätzung ein Unterstützungssystem entwickelt und eingesetzt werden, das dem „Lastbils kalkylator“ (Lastwagenkalkulator) entspricht. Ein solches System gibt es derzeit nicht.

Die schwedische Verkehrsagentur ist daher der Auffassung, dass es keine realistischen Alternativen zu dem Verordnungsentwurf gibt.

6.2 Gründe für den Verordnungsentwurf

Nachlaufachsen/Lenkachsen

Ausgangspunkt für die Anforderung war, dass die Fahrzeugkombination die gleichen Anforderungen an den Wenderadius erfüllen muss, die die heutigen 25,25 Meter langen Fahrzeugkombinationen gemäß Abschnitt 2 Absatz 1 der Vorschriften der schwedischen Verkehrsagentur (TSFS 2012:126) über die Anforderungen an den Wenderadius von Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 24,0 Metern und die Anforderungen an die Ausrüstung von Fahrzeugen, die Teil solcher Fahrzeugkombinationen sind, erfüllen müssen. Diese Anforderung besagt, dass eine Fahrzeugkombination innerhalb eines Kreises mit einem Außenradius von 12,50 Metern und einem Innenradius von 2,00 Metern wenden können muss und dass während des Wendens kein Teil der Fahrzeugkombination oder -ladung außen oder innen über die Kreise hinausreichen darf.

Der Grund dafür ist, dass diese längeren Fahrzeugkombinationen nicht mehr Platz benötigen als die heutigen 25,25 Meter langen Fahrzeugkombinationen, die derzeit die Anforderungen an den Wenderadius erfüllen müssen. Anhand der Anforderung an den Wenderadius können Straßenbetreiber leichter einschätzen, welche Straßen für diese längeren Fahrzeugkombinationen geeignet sind.

Abstand zwischen Kupplungseinrichtungen und Achse/Achsgruppe

Die schwedische Verkehrsagentur hat großen Wert darauf gelegt, dass der zweite Sattelaufleger in den Kombinationen aus vorhandenen

Sattelaufliegern mit Standardabmessungen bestehen kann, damit sie beispielsweise im intermodalen Verkehr eingesetzt werden können. Gleichzeitig ist es von größter Bedeutung, extrem kurze Sattelaufleger nicht miteinander zu koppeln, da diese die Fahrzeugkombination instabil machen und eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen.

Um sicherzustellen, dass der zweite Sattelaufleger ein Anhänger mit Standardabmessungen sein kann, aber gleichzeitig die Verwendung eines extrem kurzen Sattelauflegers verhindert wird, wird daher vorgeschlagen, dass der Mindestabstand zwischen der vorderen Verbindungseinrichtung und der ersten Achse des hinteren Sattelauflegers mindestens 6,2 Meter beträgt. Die vorgeschlagene Abmessung entspricht einem Sattelaufleger mit Standardabmessungen.

Der Abstand zwischen der Schäkelkupplung und der letzten Achse der Fahrzeuge, die Teil einer C-Doppelkombination sind, ist entscheidend für die seitliche Auswanderung und damit für die Stabilität der gesamten Fahrzeugkombination. Ein zu großer Abstand führt zu einer stärkeren seitlichen Auswanderung und damit zu einem erhöhten Verkehrssicherheitsrisiko.

Für die AB-Doppelkombination wurde in die Vorschriftenentwürfe eine Anforderung hinsichtlich der Lage der Schäkelkupplung am Lkw aufgenommen. Der Grund dafür ist, dass es für diese Kombination sehr schwierig ist, die durch die Gestaltung der Infrastruktur bedingten Platzanforderungen zu erfüllen, wenn sich die Schäkelkupplung zu nahe an der Hinterachse des Lkw befindet. Die neue Anforderung stellt sicher, dass die AB-Doppelkombination auf kleineren Straßen und Kreuzungen, die zugewiesen wurden, keine Probleme verursacht.

Einziehbare Achse

Um die Anfahrbarkeit auf rutschigen Straßen für die B-Doppelkombination weiter zu verbessern, wird vorgeschlagen, dass die erste Achse des Glieder-Sattelauflegers einziehbar sein muss, wenn der Abstand zwischen dem Kupplungsbolzen und der ersten Achse weniger als 7,0 Meter beträgt. Wenn sich die Achse in der Hubposition befindet, wird mehr Gewicht des Anhängers auf die Sattelzugmaschine übertragen, was zu einem erhöhten Antriebsachsdruck auf die Sattelzugmaschine führt. Die Anforderung ist besonders wichtig für Kombinationen, die unbeladen oder mit geringem Ladegewicht fahren, da es sonst schwierig sein kann, einen ausreichenden Antriebsachsdruck auf die Zugmaschine zu erhalten.

Dreiachsige Zentralachsanhänger mit Zwillingrädern

Die Anforderung an drei Achsen mit Zwillingrädern trägt zur Erhöhung der Stabilität einer C-Doppelkombination bei, indem sowohl die seitliche Auswanderung der Kombination reduziert als auch der

Dämpfungskoeffizient erhöht wird. Durch einen höheren Dämpfungskoeffizienten werden die seitlichen Bewegungen der Mittelachsenanhänger schneller gedämpft.

Kupplungseinrichtung

Der Verordnungsentwurf enthält Anforderungen an die Leistungswerte von Kupplungseinrichtungen als Alternative zu den Bestimmungen in den Vorschriften und allgemeinen Empfehlungen der schwedischen Verkehrsagentur (TSFS 2019:129) zu der Kupplung von Fahrzeugen und Anhängern. So kann der Anwender leichter überprüfen, ob Kupplungseinrichtungen und Fahrzeuge die Leistungsanforderungen erfüllen.

7. Auf welcher Befugnis basiert das Entscheidungsrecht der Agentur?

Die Vorschriften zur Festlegung technischer Anforderungen für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern bis 34,5 Metern werden aufgrund der Ermächtigung in Kapitel 4 Abschnitt 17f der Straßenverkehrsverordnung (1998:1276) und Kapitel 8 Abschnitt 16 der Fahrzeugverordnung (2009:211) erlassen.

8. Ist die Verordnung mit den Verpflichtungen aus dem Unionsrecht oder anderen internationalen Vorschriften vereinbar oder geht sie darüber hinaus?

Richtlinie 96/53/EG über Gewichte und Abmessungen⁶ gilt für die höchstzulässigen Abmessungen im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr und für die höchstzulässigen Gewichte im innerstaatlichen Verkehr. Der Verordnungsentwurf enthält Bestimmungen über technische Fahrzeuganforderungen für Fahrzeugkombinationen von mehr als 25,25 Metern Länge und steht daher in keinem Zusammenhang mit der Richtlinie.

Innerhalb des Typgenehmigungsverfahrens gibt es ein Anforderungsniveau, das auf der Grundlage von Abmessungen und Gewichten bestimmt wird, die niedriger sind als das, was wir heute in Schweden bereits zulassen. Dies bedeutet, dass Fahrzeuge, die in Fahrzeugkombinationen einbezogen werden sollen, gemäß den Bestimmungen der Straßenverkehrsverordnung für Fahrten auf nicht privaten Straßen den nationalen Anforderungen entsprechen müssen.

⁶ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr.

Der Verordnungsentwurf wird als im Einklang mit dem EU-Recht stehend betrachtet. Da der Entwurf jedoch technische Vorschriften enthält, wird er der Kommission gemäß der Verordnung (1994:2029) über technische Vorschriften notifiziert.

Die Verordnung enthält keine Bestimmungen, die zu einer Notifizierung im Rahmen der Dienstleistungsrichtlinie führen.

9. Ist der Zeitpunkt des Inkrafttretens besonders zu berücksichtigen und besteht ein Bedarf an speziellen Informationsmaßnahmen?

Eine besondere Berücksichtigung des Datums des Inkrafttretens ist nicht erforderlich. Im Laufe der Arbeiten hat die schwedische Verkehrsagentur einen Dialog geführt und sowohl die Automobilindustrie als auch die Güterkraftverkehrsbranche über die bevorstehenden Vorschriften informiert.

Die Vorschriften sollen im zweiten Quartal 2025 in Kraft treten.

B. Verkehrspolitische Wirksamkeit

Das übergeordnete Ziel der schwedischen Verkehrspolitik besteht darin, ein sozioökonomisch effizientes und langfristig nachhaltiges Verkehrsangebot für Bürger und Unternehmen im ganzen Land zu gewährleisten. Im Rahmen des übergeordneten Ziels gibt es funktionale Ziele und Ziele in den Bereichen Gesundheit, Umwelt und Sicherheit (HES) mit einer Reihe vorrangiger Bereiche.

Das funktionale Ziel besteht darin, eine Zugänglichkeit für Personen und Waren zu schaffen. Entwurf, Funktionsweise und Nutzung des Verkehrssystems sollen helfen, eine grundlegende Zugänglichkeit für alle mit guter Qualität und Nutzerfreundlichkeit zu gewährleisten und zur Entwicklung des gesamten Landes beizutragen. Gleichzeitig muss das Verkehrssystem den Wert der Gleichheit wahren, d. h., es muss den Transportbedürfnissen von Männern und Frauen gerecht werden.

Das HES-Ziel betrifft Gesundheit, Umwelt und Sicherheit. Entwurf, Funktionsweise und Nutzung des Verkehrssystems müssen so angepasst werden, dass niemand getötet oder schwer verletzt wird. Ferner muss es zum übergeordneten Generationsziel für die Umwelt und zur Erreichung der Umweltqualitätsziele sowie zu einer besseren Gesundheit beitragen.

10. Wie wirkt sich die Regelung auf das funktionale Ziel aus?

Der freie Verkehrsfluss im Verkehrssystem wird immer in unterschiedlichem Maße vom Verkehr beeinflusst, und das gilt nicht zuletzt für lange Fahrzeugkombinationen. Die Vorschriftenentwürfe, die die technischen Fahrzeuganforderungen enthalten, sind mit der Erreichung des Leistungsziels verbunden, soweit es möglich sein muss, diese längeren Fahrzeugkombinationen zu fahren, ohne den freien Verkehrsfluss und damit die Zugänglichkeit des Verkehrssystems außer Acht zu lassen.

Der Verordnungsentwurf betrifft die Fahrzeugkombinationen, die auf dem von den Straßenbetreibern zugewiesenen Straßennetz betrieben werden. Durch den Erlass von Vorschriftenentwürfen soll die Zuverlässigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrssystems für alle, die auf der Straße unterwegs sind, erhöht werden. Weniger Stillstände im Verkehr tragen zu einer erhöhten Kapazität und Zugänglichkeit im Verkehr bei. Sie führt auch zu einer verbesserten Zugänglichkeit innerhalb der und zwischen den Regionen und trägt zur Stärkung der nationalen und internationalen Wettbewerbsfähigkeit bei.

11. Wie wirkt sich die Verordnung auf das SGU-Ziel aus?

Das SGU-Ziel wird durch den Entwurf der technischen Anforderungen für diese längeren Fahrzeugkombinationen positiv beeinflusst. Durch die Festlegung eines bestimmten Abstands zwischen Achsen und Kupplungseinrichtungen, lenkbaren Achsen, elektronischen Bremssystemen usw. sowie klarer und überprüfbarer Bestimmungen dürften die Vorschläge dazu beitragen, dass sich die Verkehrssicherheit durch diese Fahrzeugkombinationen nicht verschlechtert.

Der Vorschlag wird erwartet, da die schwedische Verkehrsverwaltung und die kommunalen Straßenbetreiber durch Vorschriften Teile des Straßennetzes für lange Fahrzeugkombinationen zuweisen, um das Risiko von Verkehrsunfällen und damit das Risiko von Todesfällen oder schweren Verletzungen bei Unfällen zu verringern. Durch bessere Bedingungen für schwere Fahrzeuge, um sicher zu fahren, werden auch unfall- und zwischenfallbedingte Staus reduziert. Es wird erwartet, dass der Vorschlag zu niedrigeren Kosten sowohl für Fahrzeuge, die Staus verursachen, als auch für andere Fahrzeuge und Verkehrsteilnehmer, die vom Stau betroffen sind, beitragen wird.

Insgesamt wird der Vorschlag als Beitrag zur Erreichung der SGU-Ziele bewertet.

C. Unternehmen

Es wird davon ausgegangen, dass die Verordnung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen der Unternehmen hat. Alle Konsequenzen für die Unternehmen sind daher unter Nummer 5.1 beschrieben.

Mit der vorgeschlagenen Verordnung werden Anforderungen an den technischen Zustand oder die Ausrüstung von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen festgelegt. Dies vereinfacht die Einhaltungskontrollen für Fahrzeughersteller, Spediteure und die Polizei.

D. Zusammenfassung der Folgen

Betroffene Partei	Nicht quantifizierbare Auswirkungen		Quantifizier te Auswirkun gen	Besondere Hinweise
	Vorteile	Nachteile	+ / -	
Unternehmen	Klare technische Vorschriften für Fahrzeuge, die Teil von Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern, aber nicht mehr als 34,5 Metern sein werden.	-	Investitionskosten von 75 000-90 000 SEK pro umgebautes Fahrzeug.	Der Nutzen kann nicht über das hinaus quantifiziert werden, was im Bericht der schwedischen Verkehrsverwaltung dargelegt wurde, der auf einen sozialen Nutzen zwischen etwa 9,5 und 14 Mrd. SEK (für den Zeitraum 2018-2058) bei längeren Fahrzeugkombinationen hindeutet.
Bürger	Sicherere Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen.	-		
Der Staat usw.	Klare, überprüfbare Regeln erleichtern stichprobenartige Kontrollen und Straßenkontrollen von Fahrzeugen. Bietet Straßenbetreibern die Möglichkeit, das Straßennetz für diese längeren Fahrzeugkombinationen zu dimensionieren.	-		
Externe Auswirkungen	-	-		
Gesamt				

E. Verhältnismäßigkeit des Entwurfs

Der Grund für die Verordnung ist, dass mehr Arten von Fahrzeugkombinationen, die länger als 25,25 Meter sind, auf dem jeweiligen Straßennetz, für das die schwedische Verkehrsverwaltung und die kommunalen Straßenbetreiber Vorschriften erlassen haben, verwendet werden können. Die Vorschriften sollen auch sicherstellen, dass diese Fahrzeugkombinationen sowohl auf kleineren Straßen mit begrenztem Bewegungsspielraum als auch unter winterlichen Bedingungen sicher

betrieben werden können. Der Entwurf der Anforderungen wird angesichts des Risikos für die Straßenverkehrssicherheit, das eine weniger geeignete Fahrzeugkombination für andere Verkehrsteilnehmer darstellt, und der Kosten für die Gesellschaft, die eine Fahrzeugkombination verursachen könnte, wenn es zu einem Stillstand auf der Straße kommt und den anderen Verkehr behindert, als notwendig erachtet.

Unsere Einschätzung ist, dass die Anforderungen, die für diese längeren Fahrzeugkombinationen vorgeschlagen werden, auf dem niedrigsten Niveau liegen, das erfüllt werden muss, um die Straßenverkehrssicherheit oder die Zugänglichkeit des Verkehrssystems nicht zu beeinträchtigen. Da die Vorschriften nicht für alle verbindlich sind, sondern nur für diejenigen, die sich für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern entscheiden, gibt es gute Gründe anzunehmen, dass diese Unternehmen eine kommerzielle Chance sehen werden. Dies sollte bedeuten, dass die durch die Vorschriften im Zusammenhang mit der technischen Entwicklung und der Konstruktion von Fahrzeugen entstehenden Kosten niedriger sind als der erwartete Umsatzanstieg.

F. Nachverfolgung und Bewertung

Der Grund für die Verordnung ist, den Einsatz von mehr Arten von Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern auf dem jeweiligen Straßennetz, das von der schwedischen Verkehrsverwaltung und den kommunalen Straßenbetreibern für den Verkehr zugewiesen wurde, zu ermöglichen. Dies bedeutet, dass wir erwarten können, dass mehr dieser neuen Kombinationen im Straßennetz eingesetzt werden, als wenn diese Vorschriften nicht erlassen würden.

Welche Auswirkungen dies auf den Güterverkehr, die verkehrspolitischen Ziele oder die Straßenverkehrssicherheit im Allgemeinen haben wird, lässt sich nicht mit Sicherheit sagen, da es eine Vielzahl externer Faktoren und Umstände gibt, die diese beeinflussen. In Fällen, in denen das Risiko von Unfällen mit solchen Kombinationen steigt, besteht Grund, die Ursachen genauer zu untersuchen. Um festzustellen, was, wenn überhaupt, angegangen werden muss, ist es wichtig, die Ursachen zu verstehen, und geeignete Maßnahmen erfordern, dass Statistiken sowohl über Unfälle als auch über andere Vorfälle mit einem Detaillierungsgrad erhoben werden, der derzeit in Schweden nicht gegeben ist. Dazu gehört die Erhebung technischer Daten für alle Fahrzeuge, die an Vorfällen und Unfällen beteiligt sind, sowie die Analyse der Ursache, einschließlich der Abfolge der Ereignisse, des Vorfalls oder Unfalls.

Wir glauben, dass eine solche Anstrengung aus sozialer Kosten-Nutzen-Perspektive nicht vertretbar ist. Wir können daher derzeit nicht sagen, ob oder wann eine Bewertung vorgenommen werden kann.

G. Beteiligungsverfahren

Eine förmliche Konsultationspflicht besteht nicht. Während der Untersuchung haben wir jedoch mit Vertretern von Herstellern von Fahrzeugen und Kupplungseinrichtungen, der schwedischen Verkehrsverwaltung, dem schwedischen Verband der Straßenverkehrsunternehmen, dem schwedischen Verband der Verkehrsunternehmen und der schwedischen Polizeibehörde zusammengearbeitet. Wir haben auch an Seminaren mit den schwedischen Gemeinden und Regionen teilgenommen und einen Dialog mit Vertretern der finnischen Verkehrs- und Kommunikationsagentur Traficom geführt.

Kapitel 2. Neue Vorschriften zur Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge mit zwei Anhängern

A. Allgemeines

1. Was ist das Problem oder der Grund für die Verordnung?

Als die Vorschriften der schwedischen Straßenverwaltung (VVFS 2005:131) über die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge mit zwei Anhängern (Doppelkombination) erlassen wurden, betrug die höchstzulässige Länge von Fahrzeugkombinationen auf anderen Straßen als privaten Straßen 24,0/25,25 Meter⁷. Auf Privatstraßen gibt es keine generelle Begrenzung der maximal zulässigen Länge. Die schwedische Verkehrsagentur prüft derzeit die Möglichkeit, zusätzliche Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern zu betreiben. Zwei dieser Kombinationen, die B- und C-Doppelkombinationen, fallen sowohl unter die in den Vorschriften der schwedischen Straßenverwaltung vorgesehene Geschwindigkeitsausnahme als auch unter die in Kapitel 4 Abschnitt 20 Absatz 4 der Straßenverkehrsverordnung vorgesehene Geschwindigkeitsausnahme. Dies führt zu einer doppelten Regulierung.

Die VVFS 2005:131 sind Vorschriften, die von der ehemaligen schwedischen Straßenverwaltung erlassen wurden und nun im Gesetzbuch der schwedischen Verkehrsverwaltung enthalten sind.

Änderungsvorschriften werden im Gesetzbuch der schwedischen Verkehrsagentur veröffentlicht, was bedeutet, dass es keine konsolidierte Fassung geben wird. Dies ist eine Erschwernis für diejenigen, die die Vorschriften anwenden müssen. Das Ziel der schwedischen Verkehrsagentur besteht darin, die Vorschriften der ehemaligen schwedischen Verkehrssicherheitsbehörde und der schwedischen Straßenverwaltung schrittweise durch die Vorschriften der schwedischen Verkehrsagentur zu ersetzen, soweit sie noch erforderlich sind. Wenn die Vorschriften geändert werden müssen, wird erachtet, dass dies durch ein neues Gesetz erfolgen sollte, mit dem die alte Verordnung der Straßenverkehrsverwaltung aufgehoben wird.

⁷ Siehe Kapitel 4, Abschnitt 17 der Straßenverkehrsverordnung (1998:1276).

Abschnitt 8 der VVFS 2005:131 enthält eine Bestimmung für ein Manöver bei niedrigen Geschwindigkeiten (unter 40 km/h). Da der Verordnungsentwurf die Fähigkeit von Fahrzeugkombinationen betrifft, mit Geschwindigkeiten von mehr als 40 km/h zu fahren, fällt diese Bestimmung nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften.

Abschnitt 10 der VVFS 2005:131 enthält eine Bestimmung, wonach die Bestimmungen dieser Vorschriften nicht gelten, soweit für die Straße eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben ist. Dies bedeutet, dass, wenn die Geschwindigkeit der Straße auf 50, 60 oder 70 km/h begrenzt ist, die in den Vorschriften vorgesehene Ausnahmeregelung für die Geschwindigkeit nicht gilt und daher die Höchstgeschwindigkeit für die Fahrzeugkombinationen, die diese Bestimmungen anwenden, 40 km/h beträgt.

2. Was soll erreicht werden?

Ziel des Entwurfs zur Änderung der Vorschriften ist es, die Verordnung nur auf Fahrzeugkombinationen bis zu einer maximalen Länge von 25,25 Metern anzuwenden und so eine doppelte Regelung zu verhindern.

Indem die schwedische Verkehrsagentur neue Vorschriften erlässt, anstatt lediglich Änderungsvorschriften zu den Vorschriften der schwedischen Straßenverwaltung zu erlassen, werden die Vorschriften in ein und denselben Rechtsrahmen zusammengefasst. Dies bedeutet, dass es auch in Zukunft möglich sein wird, konsolidierte Fassungen der Vorschriften zu erstellen, falls weitere Änderungen angenommen werden.

Bestimmungen, die nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften fallen, werden gestrichen.

3. Was sind die alternativen Lösungen?

3.1 Auswirkungen ohne die Maßnahmen?

Wenn nichts unternommen wird, werden die Vorschriften VVFS 2005:131 eine Doppelregelung für bestimmte Fahrzeugkombinationen darstellen, die zulässig sein wird, wenn die zukünftigen Vorschriften der schwedischen Verkehrsagentur für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern in Kraft treten.

3.2 Alternativen, die keine Regulierung erfordern

Da der Regulierungsrahmen in Form von Vorschriften besteht, gibt es keine Alternative, die keine Regulierung beinhaltet.

3.3 Regulierungsalternativen

Wir schlagen vor, die VVFS 2005:131 aufzuheben und durch neue Vorschriften im Gesetzbuch der schwedischen Verkehrsagentur zu ersetzen. Die wesentlichen Änderungen sind nachstehend aufgeführt.

Längenbegrenzung

Wir schlagen die Einführung eines neuen Abschnitts 4 vor, der die Ausnahmeregelung für die Geschwindigkeit an die Bedingung knüpft, dass die Länge der Fahrzeugkombination 25,25 m nicht überschreitet. Mit dieser Beschränkung soll eine Doppelregelung mit der in Kapitel 4 Abschnitt 20 der Straßenverkehrsverordnung für bestimmte Kombinationen vorgesehenen Ausnahmeregelung für die Geschwindigkeit vermieden werden.

Es wurden Prüfungen an Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern durchgeführt, die auf der Grundlage einer Sondergenehmigung⁸ der schwedischen Verkehrsagentur betrieben wurden. Damit diese Kombinationen keine Ausnahmeregelung für die Geschwindigkeit beantragen müssen, schlagen wir vor, dass die Längenbegrenzung in den Vorschriften für solche Fahrzeugkombinationen nicht gilt.

Die Anforderung, dass Fahrzeuge nicht miteinander in Berührung kommen dürfen, wurde aufgehoben.

Nach Abschnitt 8 der VVFS 2005:131 muss es möglich sein, die Fahrzeugkombination in einem Kreis mit vollem Lenkeinschlag zu fahren, ohne dass der Aufbau oder das Fahrgestell der Fahrzeuge miteinander in Berührung kommen. Die Vorschrift gilt beim Wenden mit vollem Lenkeinschlag, d. h. bei einem Manöver bei niedrigen Geschwindigkeiten (unter 40 km/h). Daher ist sie nicht anwendbar, da sich der Anwendungsbereich der Vorschriften auf Geschwindigkeiten über 40 km/h bezieht.

Auch für Fahrzeugkombinationen, die länger als 25,25 Meter sind, oder für Kombinationen, die unter Kapitel 4 Abschnitt 20 Absatz 2 Nummer 7 der Straßenverkehrsverordnung fallen, gibt es keine entsprechende Regelung.

In erster Linie sollte es im Interesse des Fahrers und des Eigentümers des Fahrzeugs liegen, dafür zu sorgen, dass Fahrzeuge in einer Fahrzeugkombination beim Wenden mit vollem Lenkeinschlag nicht miteinander in Berührung kommen können.

Wir schlagen vor, diese Bestimmung vollständig zu streichen.

⁸ Siehe Kapitel 4, Abschnitt 17d der Straßenverkehrsverordnung (1998:1276).

Geänderte Bestimmung über die vorgeschriebene Geschwindigkeit auf der Straße

Nach Abschnitt 10 der VVFS 2005:131 gelten die Vorschriften nicht, soweit für die Straße eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben ist. Wie in Abschnitt 1 erwähnt, bedeutet dies, dass die Vorschriften nicht gelten, wenn die Geschwindigkeit auf der Straße auf 50, 60 und 70 km/h begrenzt ist, und dass die Höchstgeschwindigkeit daher 40 km/h für die auf der Grundlage dieser Vorschriften betriebenen Fahrzeugkombinationen beträgt.

Um die Anwendung der Ausnahmeregelung für Geschwindigkeiten in den Vorschriften auch dann zu ermöglichen, wenn die Geschwindigkeit auf der Straße auf weniger als 80 km/h begrenzt ist, wird vorgeschlagen, Abschnitt 10 der VVFS 2005:131 vollständig zu streichen und am Ende von Abschnitt 3 der neuen Vorschriften durch einen anderen Wortlaut zu ersetzen. Der Wortlaut orientiert sich an der Bestimmung in Kapitel 4, Abschnitt 20a der Straßenverkehrsverordnung über die Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Fahrzeugkombinationen auf Privatstraßen, die Autobahnen sind.

4. Wer ist betroffen?

Letztlich ist der Fahrer dafür verantwortlich, dass die Fahrzeugkombination bei Fahrten auf der Straße die vorgegebenen Anforderungen erfüllt.

Betroffen sind Besitzer von Fahrzeugkombinationen, die länger als 25,25 Meter sind und derzeit auf Privatstraßen betrieben werden.

Polizei und Fahrzeuginspektoren gelten auch bei der Straßenkontrolle von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen als betroffen.

5. Welche Auswirkungen hat die Regelung?

5.1 Unternehmen

(x) Es ist nicht davon auszugehen, dass die Regelung wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen von Unternehmen hat. Alle Folgen für die Unternehmen sind daher unter 5.1 beschrieben.

() Es ist davon auszugehen, dass die Regelung wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen von Unternehmen hat. Die Folgenabschätzung enthält daher keine Beschreibung unter 5.1, aber alle Folgen für die Unternehmen werden in Abschnitt C beschrieben.

Die Vorschriften VVFS 2005:131 gelten derzeit für Fahrzeugkombinationen, die länger als 25,25 Meter sind. In der Praxis

betrifft dies Fahrten auf privaten Straßen. Werden auf solchen Straßen Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern betrieben, so bedeutet die vorgeschlagene Längenbegrenzung, dass sie auf Privatstraßen nicht mit Geschwindigkeiten von mehr als 40 km/h gefahren werden dürfen. Aus der Kommunikation mit dem Landesverband Privater Straßen (REV) und dem Verband der Transportunternehmen ist hervorgegangen, dass es schwierig ist, zu beurteilen, wie viele von einer Längenbeschränkung auf maximal 25,25 Meter betroffen sind, dass es sich jedoch wahrscheinlich um eine begrenzte Anzahl handelt. Der REV wies auch darauf hin, dass private Straßenbesitzer häufig Probleme mit hohen Geschwindigkeiten auf ihren Straßen haben, weshalb Geschwindigkeitsbegrenzungen im Allgemeinen willkommen sind. Viele Privatstraßen sind außerdem so angelegt, dass das Fahren mit hohen Geschwindigkeiten unmöglich ist. Somit wird festgestellt, dass es grundsätzlich nicht erforderlich ist, Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern bei Geschwindigkeiten von mehr als 40 km/h auf privaten Straßen zu betreiben. Ist eine Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h erforderlich, kann eine Ausnahme von den Geschwindigkeitsvorschriften in Kapitel 4 Abschnitt 20 der Straßenverkehrsverordnung beantragt werden. Nach Kapitel 13 Abschnitt 10 der Straßenverkehrsverordnung fällt eine solche Prüfung unter die Gebührenkategorie 4, d. h. eine Gebühr von 2 900 SEK, siehe Abschnitt 10 der Gebührenverordnung (1992:191). Es wird davon ausgegangen, dass die Gebühr, der Zeitpunkt und das Verwaltungsverfahren für die Stellung eines solchen Antrags keine spürbaren Folgen für diese Unternehmen haben.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Vorschlag keine nennenswerten Auswirkungen auf die Unternehmen haben wird.

5.2 Einzelpersonen

Es wird nicht erwartet, dass der Entwurf Auswirkungen auf Einzelpersonen hat.

5.3 Der Staat, die regionalen Behörden oder die Gemeinden

Kapitel 13 Abschnitt 3 Nummer 12 besagt, dass ein Antrag auf eine Ausnahme von den Bestimmungen über die Fahrzeuggeschwindigkeit in Kapitel 4 Abschnitt 20 von einer Bezirksverwaltungsbehörde genehmigt werden kann, wenn sich die Ausnahme auf einen Bezirk bezieht. Bezieht sich die Ausnahme auf mehr als einen Bezirk, kann die schwedische Verkehrsagentur eine Ausnahme gewähren. Wenn jemand eine Fahrzeugkombination mit einer Länge von mehr als 25,25 Metern auf Privatstraßen mit einer Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h fahren muss, muss er beim Bezirksverwaltungsrat oder bei der schwedischen

Verkehrsagentur eine Ausnahme von den Geschwindigkeitsbestimmungen beantragen. Es ist schwierig zu bestimmen, wie viele solcher Fälle es geben kann, aber es wird angenommen, dass es nur wenige sind. Aus diesem Grund wird davon ausgegangen, dass der Entwurf keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungsräte der Bezirke, die schwedische Verkehrsagentur oder andere staatliche Behörden hat.

Es wird davon ausgegangen, dass der Entwurf keine Auswirkungen auf die Gemeinden hat und daher keine Einschränkung der kommunalen Autonomie mit sich bringt.

5.4 Umwelt

Es wird nicht erwartet, dass der Entwurf Auswirkungen auf die Umwelt hat.

5.5 Externe Auswirkungen

Der Entwurf bedeutet, dass der Anwendungsbereich der betreffenden Bestimmungen zum Zeitpunkt ihrer Annahme unverändert bleibt. Daher sind keine externen Auswirkungen zu erwarten. Gleiches gilt für sprachliche Anpassungen, geänderte Verweise und gestrichene Bestimmungen.

6. Zusammenfassung der geprüften Optionen und warum der Verordnungsentwurf als die beste Option erachtet wird

Unsere Einschätzung ist, dass der Entwurf nur dann erhebliche Konsequenzen haben wird, wenn wir die vorgeschlagenen Änderungen der VVFS 2005:131 nicht umsetzen. Aus diesem Grund glauben wir, dass unser Vorschlag die einzige Alternative ist.

7. Auf welcher Befugnis basiert das Entscheidungsrecht der Agentur?

Vorgeschlagene Änderungen werden gemäß Kapitel 4 Abschnitt 20 der Straßenverkehrsverordnung (1998:1276) erlassen.

8. Ist die Verordnung mit den Verpflichtungen aus dem Unionsrecht oder anderen internationalen Vorschriften vereinbar oder geht sie darüber hinaus?

Es gibt keine internationalen Regeln, die dies betreffen.

Mit dem Entwurf zur Änderung der Vorschriften werden keine neuen technischen Anforderungen eingeführt. Aus diesem Grund wird es nicht als notwendig erachtet, die Vorschriften der Kommission gemäß der Verordnung (1994:2029) über technische Vorschriften mitzuteilen. Auch kein anderes Notifizierungsverfahren findet Anwendung.

9. Ist der Zeitpunkt des Inkrafttretens besonders zu berücksichtigen und besteht ein Bedarf an speziellen Informationsmaßnahmen?

Um eine Doppelregelung zu vermeiden, sollten die Vorschriften in Verbindung mit dem Inkrafttreten der vorgeschlagenen Änderungen der TSFS 2023:42 in Kraft treten.

Die Vorschriften sollen im zweiten Quartal 2025 in Kraft treten.

A. Verkehrspolitische Wirksamkeit

Das übergeordnete Ziel der schwedischen Verkehrspolitik besteht darin, ein sozioökonomisch effizientes und langfristig nachhaltiges Verkehrsangebot für Bürger und Unternehmen im ganzen Land zu gewährleisten. Im Rahmen des übergeordneten Ziels gibt es funktionale Ziele und Ziele in den Bereichen Gesundheit, Umwelt und Sicherheit (HES) mit einer Reihe vorrangiger Bereiche.

Das funktionale Ziel besteht darin, eine Zugänglichkeit für Personen und Waren zu schaffen. Entwurf, Funktionsweise und Nutzung des Verkehrssystems sollen helfen, eine grundlegende Zugänglichkeit für alle mit guter Qualität und Nutzerfreundlichkeit zu gewährleisten und zur Entwicklung des gesamten Landes beizutragen. Gleichzeitig muss das Verkehrssystem den Wert der Gleichheit wahren, d. h., es muss den Transportbedürfnissen von Männern und Frauen gerecht werden.

Das HES-Ziel betrifft Gesundheit, Umwelt und Sicherheit. Entwurf, Funktionsweise und Nutzung des Verkehrssystems müssen so angepasst werden, dass niemand getötet oder schwer verletzt wird. Ferner muss es zum übergeordneten Generationsziel für die Umwelt und zur Erreichung der Umweltqualitätsziele sowie zu einer besseren Gesundheit beitragen.

1. Wie wirkt sich die Regelung auf das funktionale Ziel aus?

Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich der Entwurf auf das Leistungsziel auswirkt.

2. Wie wirkt sich die Verordnung auf das SGU-Ziel aus?

Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich der Entwurf auf das SGU-Ziel auswirkt.

B. Unternehmen

Es wird nicht davon ausgegangen, dass die Verordnung wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen von Unternehmen hat. Alle Folgen für die Unternehmen sind in Nummer 5.1 beschrieben.

C. Zusammenfassung der Auswirkungen

Die Einschätzung ist, dass der Entwurf nur dann Auswirkungen haben wird, wenn wir die vorgeschlagenen Änderungen nicht umsetzen.

E. Verhältnismäßigkeit des Entwurfs

Unserer Einschätzung nach wird der Entwurf nur dann Auswirkungen haben, wenn wir die vorgeschlagenen Änderungen nicht umsetzen. Aus diesem Grund halten wir die vorgeschlagene Verordnung für notwendig.

F. Nachverfolgung und Bewertung

Der Entwurf basiert auf den Bestimmungen der VVFS 2005:131 und enthält im Wesentlichen die gleichen Bestimmungen wie zuvor. Wir sehen daher keinen Grund, die vorgeschlagenen Vorschriften gezielt weiterzuverfolgen und zu bewerten.

G. Beteiligungsverfahren

Eine förmliche Konsultationspflicht besteht nicht. Bei der Untersuchung der Beschränkung des Regelungsumfangs auf Fahrzeugkombinationen unter 25,25 Meter Länge hatten wir Kontakt mit dem Landesverband Privater Straßen (REV) und dem Verband der Transportunternehmen.