

## Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 meter

### Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta om nya föreskrifter 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 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. Vi föreslår därför krav som bedöms ha en positiv effekt på fordonstågens stabilitet, startförmåga på halt väglag och utrymmesbehov i infrastrukturen. Utöver dessa områden föreslår vi särskilda krav på utrustning fordonen ska ha, såsom anordningar för att ge föraren god uppsikt över fordonstågets högra sida, speciellt i samband med högersväng. Vi föreslår även krav på bromsutrustningar och kopplingsanordningar.

Slutligen föreslår vi ett undantag från regeln om fem meters axelavstånd i 4 kap. 13 § 4 trafikförordningen (1998:1276). Regeln i trafikförordningen innebär att avståndet mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på fordonet som det är kopplat till inte får understiga fem meter på vägar som tillhör bärighetsklass 1. Enligt den föreslagna undantagsbestämmelsen sätts gränsen för axelavståndet istället till 4 meter, under förutsättning att vissa andra villkor är uppfyllda.

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 av fordonståget, Polismyndigheten, åkerier och fordonstillverkare.

### Följdändringar:

Vi föreslår även följande två föreskriftsändringar:

1. Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:261) om utrustning som inte ska räknas in i fordonsbredden och fordonslängden ersätts genom nya Transportstyrelseföreskrifter (TSFS) med i allt väsentligt samma innehåll.

Förslaget innebär ett tillägg till föreskrifterna om att utrustning som inte ska räknas in i fordons- och fordonståglängden för kombinationer som är högst

25,25 meter långa inte heller ska räknas in fordonslängden för kombinationer som överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter.

2. Föreskrifter om ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:40) om tekniska krav på fordonståg med en bruttovikt över 64 ton.

Förslaget avser förtydliga att föreskrifterna endast ska tillämpas på fordonståg som är högst 25,25 meter långa som vid tidpunkten för beslut och ikraftträdande var den största tillåtna längden för fordonståg i Sverige. Det innebär också att föreskrifternas rubrik anpassas till de nya reglerna.

## Inledning

Föreskriftsarbetet är uppdelat i flera etapper där denna konsekvensutredning endast berör första etappen som innebär att krav på utrustning och konstruktion ställs på två typer av fordonståg. I följande etapper kommer förslag på regelverk för andra typer av fordonståg tas fram.

Konsekvensutredningen är indelad i tre 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 två olika fordonskombinationer, A-dubbel och AB-dubbel. En A-dubbel kombination består av en dragbil, påhängsvagn, dolly och sist ytterligare en påhängsvagn. En AB-dubbel kombination består av en lastbil, en dolly, en link-påhängsvagn och sist ytterligare en påhängsvagn.

Det andra och tredje kapitlet innehåller de följändringar som bedöms vara nödvändiga för att inkludera dessa längre fordonståg i nuvarande regelverk samt undvika dubbelreglering av vissa områden.

## Bakgrund

Genom ett regeringsbeslut i augusti 2022 införs den 31 augusti 2023 en ny bestämmelse i trafikförordningen, 4 kap. 17 f §. Bestämmelsen ger 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 punkterna 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 den nya bestämmelsen i trafikförordningen, grundade sig bland annat på det uppdrag<sup>1</sup> 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 lastbilar på det svenska vägnätet, identifierade vilka vägar som det bör tillåtas längre lastbilar på och analyserade konsekvenserna av ett sådant upplåtande. För att bedöma vilka konsekvenser ett införande av längre lastbilar på det föreslagna vägnätet 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 lastbilar 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 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 och som motsvarar dagens 25,25 meter långa fordonståg.

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

---

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

## Definitioner och begrepp

De beteckningar 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-dubbel</i>	fordonskombination bestående av en <i>dragbil</i> sammankopplad med en påhängsvagn och en dolly med tillkopplad påhängsvagn
<i>AB-dubbel</i>	fordonskombination 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>dragbil</i>	lastbil som är utrustad med kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn
<i>link-påhängsvagn</i>	påhängsvagn med en bakre vändskiva för tillkoppling av ytterligare en påhängsvagn
<i>prestandavärde</i>	värde, fastställt av tillverkaren, vilket anger hur hög belastning ett specifikt fordon och dess kopplingsanordning klarar

## **Kapitel 1. Tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 meter.**

### **A. Allmänt**

#### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Anledningen till regleringen är att vi vill 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 anses vara viktiga för att trafiksäkerheten och framkomligheten inte ska påverkas negativt är dess stabilitet, startförmåga och utrymmesbehov.

Utrymmesbehovet återspeglar fordonstågens förmåga att kunna framföras på mindre vägar med små cirkulationsplatser, korsningar eller vändplatser. Startförmåga handlar om fordonstågens möjlighet att starta och komma iväg från stillastående vid halt väglag samt dess förmåga att hantera motlut. Stabilitet i detta fall berör fordonstågens longitudinella stabilitet, snarare än dess laterala. Longitudinell stabilitet är ett mått på fordonstågens kursstabilitet och lateral stabilitet är ett mått på fordonstågens vältstabilitet.

Att fordonens stabilitet, startförmåga och utrymmesbehov ska vara så bra som möjligt innebär att vissa krav kommer att behöva ställas på fordonens och fordonstågens konstruktion. Dessvärre kan ett visst krav som förbättrar någon av egenskaperna hos fordonen samtidigt försämra en annan.

Ett exempel på det är att en A-dubbel kombination där man sammankopplat en dragbil med två påhängsvagnar av standardmått, det vill säga befintliga påhängsvagnar, är mer instabila på grund av att axelavstånden mellan dragbilen och första påhängsvagnen är relativt kort. Ett längre avstånd förbättrar stabiliteten men innebär samtidigt att kombinationen blir mer utrymmeskrävande. 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.

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 släpvagnarna rör sig mycket mer än lastbilen i sidled, till exempel vid ett filbyte.

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

När lastbilen ska byta körfält är det viktigt att manövern inte förstärks för mycket av släpvagnarna så att de dels förflyttas för mycket i sidled, dels börjar slingra sig på vägen. Om sidorörelserna inte dämpas så snabbt som möjligt kommer släpvagnarna fortsätta slingra sig i sidled över vägen och utgöra en stor säkerhetsrisk.

### 1.2 Utrymmesbehov

När fler fordon kopplas samman blir 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 uppforsbackar 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.

Dessa längre fordonståg kommer att bestå av ytterligare en tillkopplad släpvagn i förhållande till dagens 25,25 meter långa fordonståg. Av den anledningen finns det en risk att dessa 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. Om däcken har en otillräcklig friktion mot vägbanan minskar möjligheten att stå emot de krafter som påhängsvagnen överför till lastbilen vilket kan innebära att en olycka sker, eller att lastbilen blir stående på vägen till hinder för annan trafik.

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 kör olastade med en axel upplyft än tvåaxlade dragbilar.

Även för lastbilar med tre eller fler axlar, med eller utan tandemdrift, innebär det en utmaning för dessa längre fordonståg att få ett tillräckligt högt drivaxeltryck. Problemet är störst när fordonståget är olastat eller lätt lastat samt i de fall förarna har små eller inga möjligheter att påverka last- och viktfordelningen själva.

Av de två aktuella typerna av fordontåg är det i första hand A-dubbel kombinationen som bedöms behöver ges särskilda förutsättningar att ta sig fram i halt väglag. Den bakomliggande orsaken till problematiken är att avståndet mellan kopplingstappen och första axeln på en vanlig påhängsvagn av "Europatyp" endast är ungefär 6,4 meter. Detta avstånd har sin grund i att sådana påhängsvagnar kopplas samman med en tvåaxlad dragbil. För att inte riskera att överbelasta dragbilens bakaxel är därför trippelaxelgruppen framflyttad så att en stor del av vikten hamnar på påhängsvagnens trippelaxel. Sådana påhängsvagnar är inte avsedda att sammankopplas med en treaxlig dragbil, och inte alls tänkta att ingå i fordonståg upp till och med 34,5 meter. Skälet är att dess axelplaceringar kan göra fordonskombinationen instabil och skapa framkomlighetsproblem vid halt väglag.

Med fler fordon i fordonståget finns det även 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.

#### 1.4 Bromssystem

Jämfört med fordonståg som endast består av två fordon, exempelvis lastbil och släpvagn, innebär det att för varje ytterligare fordon som kopplas samman till ett längre fordonståg blir också alla bromsledningar i tryckluftsstyrda bromssystem längre. Detta medför att det tar längre tid från det att föraren trycker på bromspedalen till dess att samtliga axlars bromsar ansätts på längre fordonståg än det gör för kortare. Fördröjningen innebär att lastbilen, och kanske den första påkopplade släpvagnen, ansätter sina bromsar tidigare än den sista påkopplade släpvagnen. Detta försämrar fordonstågets bromsförmåga och kan skapa instabilitet vid en inbromsning.

#### 1.5 Indirekt siktfält

När fordonståglängden utökas blir det svårare för föraren att ha tillräcklig god uppsikt över fordonståget. De krav som ställs idag på lastbilars indirekta siktfält är inte anpassade för längre fordonståg. Det indirekta siktfältet som ges av lastbilars backspeglar kan då vara otillräckligt och skapa faror eller problem. En risk som kan uppstå är att oskyddade trafikanter som rör sig vid sidan av fordonståget inte syns från förarplatsen via de speglar som finns tillgängliga.

#### 1.6 Undantag från 4 kap. 13 § 4 trafikförordningen

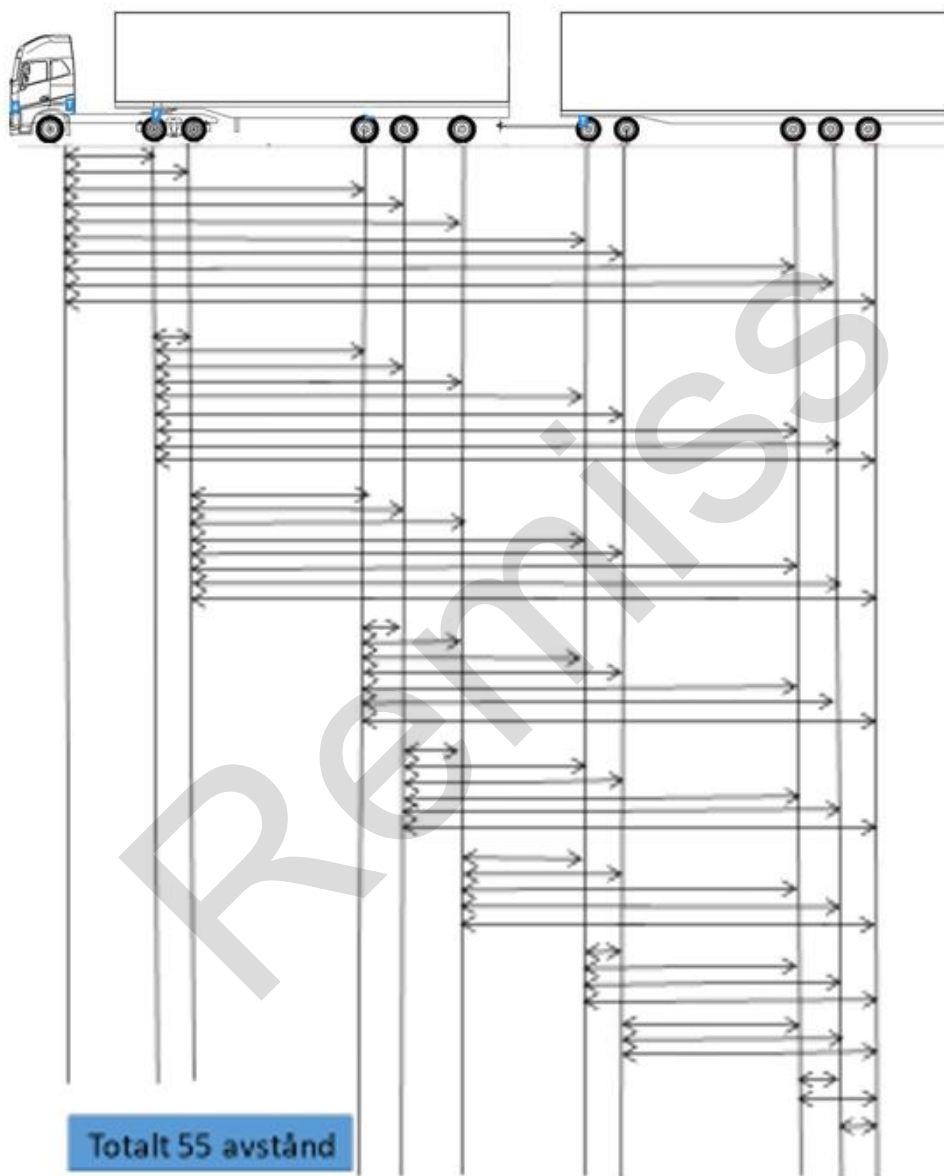
Som nämnts ovan är det viktigt att stabiliteten och dämpningen säkerställs för dessa längre fordonståg. Generellt sett blir stabiliteten bättre om avstånd mellan kopplingspunkter och axlar ökas. För att säkerställa stabiliteten på en A-dubbel kombination behöver axlarna flyttas bakåt på den främsta påhängsvagnen i förhållande till axelplaceringen på påhängsvagnar av ”Europatyp”. Genom hävstångseffekten bidrar de tillbakaflyttade axlarna även till att en större del av påhängsvagnens vikt överförs till dragbilen och ökar därigenom startförmågan vid halt väglag.

En negativ konsekvens av bakåtflyttade axlar på den främsta påhängsvagnen i denna kombination är att det blir svårt att uppfylla kravet i 4 kap. 13 § 4 trafikförordningen vid färd på väg som tillhör bärighetsklass 1. Denna bestämmelse säger att avståndet mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på fordonet som det är kopplat till vid färd på en sådan väg ska vara minst fem meter om den ena axeln ingår i en boggi och den andra i en trippelaxelgrupp, eller båda i en trippelaxelgrupp. Om man underskrider detta mått finns det i andra stycket ett undantag som säger ett fordonståg får föras om vikten för varje möjlig kombination av axlar inom fordonståget understiger högsta tillåtna bruttovikt för motsvarande avstånd mellan första och sista axeln enligt bilaga 1–4 denna förordning. För ett fordonståg med elva axlar innebär det dock att totalt 55 avstånd ska mätas, se Figur 1. Bruttovikten för respektive avstånd ska sedan kontrolleras så att



den inte överskrider högsta tillåtna bruttovikt för motsvarande avstånd i bilaga 1 till trafikförordningen.

Detta förfarande skapar mycket administrativt arbete både för föraren/åkeriet och för en polisman eller bilinspektör som ska kontrollera fordonen.



Figur 1. Illustration över de axelavstånd som ska kontrolleras enligt nuvarande regelverk.

## 2. Vad ska uppnås?

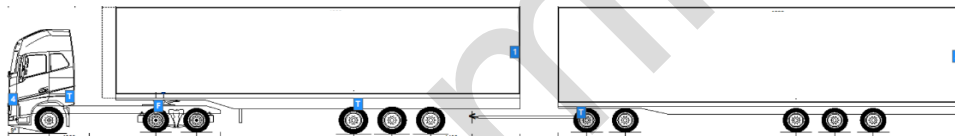
Genom att meddela föreskrifter med tydliga krav på utrustning och konstruktion som ska gälla för att få framföra ett fordonståg som överstiger

25,25 meter men inte 34,5 meter minskas risken för att trafiksäkerheten och framkomligheten påverkas negativt.

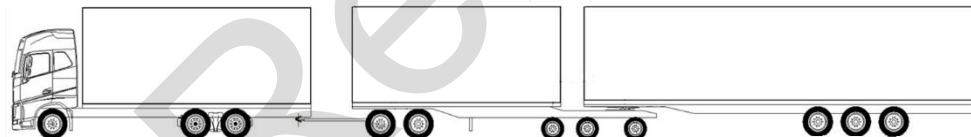
Kraven är i huvudsak utformade som krav på fordonens konstruktion och utrustning och syftar till att säkerställa att fordonens stabilitet och startförmåga är tillräckligt bra samt att utrymmesbehovet inte är större än vad det upplåttna vägnätet tillåter. Utöver det ska fordonstågets bromsförmåga och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

De föreslagna reglerna syftar till att säkerställa att dessa längre fordonståg inte blir instabila i de hastigheter som de får framföras i och därmed utgör en trafiksäkerhetsrisk för andra. Kraven syftar också till att minska risken att dessa längre fordonståg, och då i synnerhet A-dubbelkombinationer, får problem med startförmågan på halt väglag. Dessutom ska dessa fordonståg, trots sin längd, inte ta mer utrymme än vad infrastrukturen tillåter.

Föreskriftsarbetet är uppdelat i etapper där första etappen innebär att krav på utrustning och konstruktion initialt ställs på två typer av fordonståg. De två typerna är A-dubbel kombinationen, se Figur 2, samt AB-dubbel kombinationen, se Figur 3.



Figur 2. A-dubbel kombination



Figur 3. AB-dubbel kombination

Anledningen till att föreskrifterna initialt är begränsade till dessa två typer av fordonståg är att godstransportbranschen så snart som möjligt ska kunna börja utnyttja det vägnät som Trafikverket och kommunala väghållare upplåter för längre fordonståg.

De valda kombinationerna bedöms vara de vanligast förekommande kombinationerna. Föreskrifterna kommer att utökas successivt till att inkludera fler fordonståg i kommande etapper av föreskriftsarbetet.

Kraven specificeras i föreskrifter där det tydligt framgår vilka krav och förutsättningar som gäller för att få köra dessa längre fordonståg. Kraven utgår från målen för tillgänglighet och säkerhet för transportsystemet och

ämna bidra till en hållbar utveckling av godstransporter på väg inom Sverige.

### **Kommande etapp/-er – Föreskrifter som tillåter ytterligare fordonskombinationer**

Efter att föreskrifterna i första etappen har tagits fram och beslutats avser Transportstyrelsen ta fram ytterligare föreskrifter för att möjliggöra flera fordonskombinationer i kommande etapp/-er.

### **Särskild hänsyn tagen vid utformning av kraven**

Vid framtagande av föreskrifterna har särskild hänsyn tagits till att dollys och den sista påhängsvagnen i fordonstågen 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 Finland avseende fordonståg över 25,25 meter i syfte att undvika att regler i olika länder blir motstridiga och därmed förhindrar gränsöverskridande trafik.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Utvecklingen kring godstransporter går mot allt tyngre och längre fordonståg i syfte att minska bränsleåtgång och emissioner samt att öka transporteffektiviteten. Eftersom behovet av godstransporter beräknas öka<sup>2</sup> har en höjning av högsta tillåtna längd på fordonståg på de vägar som inte är enskilda ansetts vara nödvändig av regeringen för att minska miljöpåverkan från transportsektorn. Samtidigt innebär en ökad längd på fordonstågen att de kan orsaka störningar i trafiken med stora samhällskostnader till följd samt kostnader i samband med olyckor. Om Transportstyrelsen inte meddelar föreskrifter skulle det innebära att fordonståg upp till 34,5 meter får trafikera de vägar som vägghållarna upplåter utan att några ytterligare krav på fordonen och fordonstågen ställs. En följd av det kan också bli att Trafikverket och de kommunala vägghållarna av trafiksäkerhetsskäl väljer att inte upplåta något vägnät för längre fordonståg.

För att bibehålla dagens nivå på trafiksäkerhet och framkomlighet är det vår bedömning att vissa tekniska krav behöver ställas på dessa fordonståg.

---

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

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Ett alternativ till reglering är att informera fordonstillverkare, påbygggarföretag, förare och åkeriföretag om de ökade risker som är kopplade till längre totallängder för fordonståg.

Utbildning och informationskampanjer tar tid och resurser att genomföra och det är svårt att veta hur stor effekten av en sådan insats blir. Det innebär att dagens kravnivå på trafiksäkerhet och framkomlighet inte kan säkerställas på kort och medellång sikt. Det bedöms inte heller vara möjligt att i tillräcklig grad nå ut till internationella åkerier och chaufförer med utbildnings- och informationskampanjer vilket innebär att eventuella effekter av insatserna i huvudsak endast når de svenska företagen.

Med beaktande av ovanstående och för att säkerställa trafiksäkerheten och framkomligheten för dessa längre fordonståg ser vi inga realistiska alternativ som inte innebär reglering.

### 3.3 Regleringsalternativ 1, förslaget alternativ, – Konstruktionsmässiga krav

#### **Stabilitetssystem**

Transportstyrelsen föreslår att fordon med högst tre axlar ska vara utrustade med stabilitetssystem enligt ECE-reglemente 13 ändringsserie 11 tillägg 3, eller senare.

#### **Sista axeln på första påhängsvagnen ska vara styrbar**

Transportstyrelsen föreslår att den sista axeln på den första påhängsvagnen i en A-dubbel kombination, eller link-påhängsvagnen i en AB-dubbel kombination, ska vara styrbar. Axeln ska vara styrbar i hastigheter upp till 40 km/tim och låsas i framåtriktat läge i hastigheter över 40 km/tim.

#### **Minsta tillåtna avstånd mellan främre kopplingsanordning och första axeln på första påhängsvagnen i en A-dubbelkombination**

Transportstyrelsen föreslår att på den första påhängsvagnen i en A-dubbel kombination ska avståndet mellan den främre kopplingsanordningen och den första axeln på påhängsvagnen vara minst 7,0 meter om påhängsvagnen har tre axlar. Om vagnen har två axlar ska avståndet vara minst 7,7 meter. Avståndet ska mätas mellan centrum på kopplingstappen och centrum på första axeln.

#### **Största tillåtna avstånd mellan bakre kopplingsanordning och sista axeln på första påhängsvagnen i en A-dubbelkombination**

Transportstyrelsen föreslår att på den första påhängsvagnen i en A-dubbel kombination ska avståndet mellan den sista axeln på påhängsvagnen och den bakre kopplingsanordningen vara högst 1,4 meter. Avståndet ska mätas mellan centrum på sista axeln och centrum på kopplingstappen.

### **Första axeln på den första påhängsvagnen i en A-dubbelkombination ska vara lyftbar**

Transportstyrelsen föreslår att på den första påhängsvagnen i en A-dubbelkombination ska den första axeln vara lyftbar, om den har fler än två axlar. Axeln ska kunna höjas respektive sänkas från förarplatsen under färd.

### **Elektroniska bromssystem**

Transportstyrelsen föreslår att samtliga fordon i fordonståget ska vara utrustade med elektroniska bromssystem enligt ECE-reglemente 13 ändringsserie 11, eller senare. Vi föreslår också att bromssystemen ska ha anti-lås funktion, ABS.

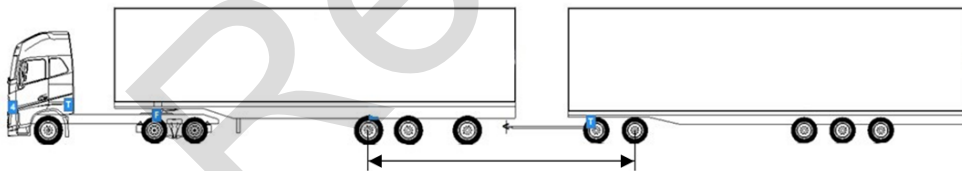
### **Anordningar för utökat siktfält**

Transportstyrelsen föreslår att lastbilen ska vara utrustad med anordning för indirekt sikt, exempelvis kamera och tillhörande bildskärm. Anordningen ska vara utformad och monterad så att föraren har god uppsikt över den högra sidan av fordonståget.

### **Undantag från 4 kap. 13 § 4 trafikförordningen**

Transportstyrelsen föreslår att avståndet mellan sista axeln på den första påhängsvagnen och första axeln på dollyn i en A-dubbelkombination vid färd på vägar med bärighetsklass 1 får understiga 5 meter men inte 4 meter.

Undantaget gäller om den sammanlagda bruttovikten för påhängsvagnen och dollyn understiger den högsta tillåtna bruttovikten för motsvarande avstånd mellan första axeln på påhängsvagnen och sista axeln på dollyn enligt bilaga 1 till trafikförordningen. Se Figur 4.



Figur 4. Illustration över det mått som ska kontrolleras enligt föreslagen reglering.

### **Kopplingsanordning**

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 de värdena i de föreslagna föreskrifterna.

### 3.4 Regleringsalternativ 2 – 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 kalkylatorn<sup>3</sup> utvecklas och driftsättas. Utan ett sådant stödsystem är det inte möjligt att verifiera kravuppfyllnaden för de funktionsbaserade kraven. Ett sådant stödsystem finns inte idag.

Den av regeringen beslutade ändringen i trafikförordningen som tillåter att fordontåg som är längre än 25,25 meter men inte 34,5 meter trafikerar vägar träder i kraft 31 augusti 2023. Transportstyrelsen bedömer att det inom den satta tidsramen inte finns någon möjlighet att ta fram funktionsbaserade krav och ett stödsystem för verifiering av kraven.

Transportstyrelsen föreslår därför att föreskrifter meddelas enligt regleringsalternativ 1.

## 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 ska upplåta vägar 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 inte att alla fordonsägare utan berör 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.

---

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

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 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.<sup>4</sup>

Fordonstillverkare räknar med en marginell ökning av personalkostnaderna på grund av till exempel utbildningar eller produktionsbortfall i samband med 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 försäljningspriset eller kan tas hem genom ökad marknadsandel. Sammantaget bedöms den föreslagna regleringen inte minska företagets vinstmarginaler utan möjligen öka dessa genom att nya produkter 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
Anordning för indirekt sikt	ca 10–20 000 kr

## 5.2 Medborgare

De krav som ställs i den föreslagna regleringen kommer att ge positiva effekter på både trafiksäkerheten och framkomligheten i trafiken med färre olyckor och färre stopp i trafiken. Detta påverkar även andra trafikanter positivt.

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

### 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 väggkantskontroll som utförs av poliser eller bilinspektörer.

#### **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.

### 5.4 Miljö

Den föreslagna regleringen innebär inga direkta effekter eller konsekvenser på miljön. Den nya bestämmelsen i trafikförordningen (4 kap. 17 f §) som ger väghållare bemyndigande att genom föreskrifter upplåta vägar för fordonståg med totallängder upp till 34,5 meter får sannolikt en påverkan på miljön. 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.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Trafikverket, TRV 2011/22239A.



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. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

### **6.1 Transportstyrelsens bedömning**

Syftet med föreskrifterna är 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 skulle kunna orsaka om det blir stillastående på väg och hindrar annan trafik.

Det föreslagna regleringsalternativet innebär att krav på fordonens konstruktion och utrustning ställs på fordonståg vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter. Föreskrifterna bedöms kunna minska risken för stilleståndsproblem och motverka en ökning av antalet olyckor. Regleringsförslaget omfattar även internationell trafik och ställer samma krav på dessa fordon och fordonståg vilket innebär att risken för särreglering minimeras.

Den av regeringen beslutade bestämmelsen i trafikförordningen som möjliggör att väghållare genom föreskrifter upplåter vägar för fordontåg vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter träder i kraft 30 augusti 2023. Detta innebär att det är viktigt att ett regelverk finns på plats så snart som möjligt i anslutning till den dagen.

Regleringsalternativ 2 innebär att i huvudsak 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 åkerier många gånger byter släp på bilarna 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 behövs ett stödsystem motsvarande Lastbils kalkylatorn 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

### **Stabilitetssystem**

Förslaget gäller samtliga fordon i fordonståget. Stabilitetssystemen minskar risken för sladd och vältnings genom att bromsa vissa hjul på fordonen när sidokrafterna blir för stora. Stora sidokrafter på fordonen kan uppstå till exempel vid kurvtagning i höga hastigheter.

### **Sista axeln på första påhängsvagnen ska vara styrbar**

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 till det 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.

### **Minsta tillåtna avstånd mellan främre kopplingsanordning och den första axeln på första påhängsvagnen i en A-dubbelkombination**

Ett längre avstånd mellan främre kopplingspunkt och axelgruppen på påhängsvagnar påverkar stabiliteten positivt och hjälper till att dämpa sidorörelser hos fordonståget effektivt. Förutom att det längre avståndet har en positiv effekt på stabiliteten har den även en positiv effekt för

startförmåga vid halt väglag. När avståndet mellan kopplingstapp och första axel ökar förs en större del av påhängsvagnens vikt över till dragbilen.

#### **Största tillåtna avstånd mellan bakre kopplingsanordning och sista axeln på första påhängsvagnen i en A-dubbelkombination**

Avståndet mellan den bakre kopplingsanordningen och sista axeln på den första påhängsvagnen i den främsta påhängsvagnen på en A-dubbelkombination är ett avstånd som är avgörande för bakåtförstärkningen och därmed stabiliteten för hela fordonståget. Ett större avstånd medför en större bakåtförstärkning och därmed en ökad trafiksäkerhetsrisk än ett kortare avstånd.

#### **Första axeln på den första påhängsvagnen i en A-dubbelkombination ska vara lyftbar**

För att ytterligare förbättra startförmågan vid halt väglag för A-dubbelkombinationen föreslås den första axeln på den första påhängsvagnen vara lyftbar, om påhängsvagnen har tre axlar. 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.

#### **Elektroniska bromssystem inklusive ABS**

Elektroniska bromssystem innebär att styrsignalen som aktiverar bromsarna på de sammankopplade fordonen skickas elektroniskt direkt till varje enskilt fordon från lastbilen. Detta gör att samtliga bromsar kan ansättas samtidigt, utan fördröjning, vilket är viktigt för att dels inbromsningen ska ske effektivt, dels för att undvika fällknivseffekter eller andra problem som kan uppkomma. ABS, eller anti-lås funktion, på bromssystemet motverkar att hjulen låser sig vid en inbromsning. Hjullåsning på en eller flera axlar på de fordon som är sammankopplade innebär en stor risk för sladd med en olycka som följd.

#### **Anordningar för utökat siktfält**

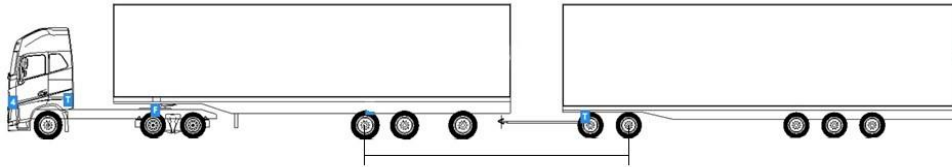
Syftet med kravet att lastbilen ska vara utrustad med en anordning för indirekt sikt, exempelvis kamera och tillhörande bildskärm, är att säkerställa att förarens indirekta siktfält är tillräckligt för att kunna ha god uppsikt över den högra sidan av fordonståget. Dessa längre fordonståg innebär en större utmaning för förarna att ha god uppsikt över hela kombinationen, speciellt över den sista vagnen.

#### **Undantag från 4 kap. 13 § 4 trafikförordningen**

Undantaget berör endast den så kallade A-dubbel kombinationen och är ett föreskrivet undantag från 4 kap. 13 § 4 trafikförordningen. Vårt förslag innebär att om det avstånd på fem meter som anges för vägar med

bärighetsklass 1 i punkten 4 är kortare än 5 meter, men längre än 4 meter, så behöver endast ett avstånd mätas.

Enligt vårt förslag är det endast avståndet mellan sista axeln på dollyn och den första axeln på första påhängsvagnen som behöver mätas, se Figur 5.



Figur 5. Illustration över det mått som ska kontrolleras enligt föreslagen reglering.

Dessa axelgruppers sammanlagda bruttovikt ska sedan underskrida högsta tillåtna bruttovikt för motsvarande avstånd enligt bilaga 1 till trafikförordningen.

Förslaget har sin grund i att en A-dubbel kombination som både är stabil och har god startförmåga vid halt väglag kan komma att underskrida ovan angivna mått på minst fem meter. I syfte att den som för en kombination inte ska behöva mäta och kontrollera 55 mått (om kombinationen har elva axlar), räcker det att mäta och kontrollera endast ett mått.

## 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. 12, 13 och 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/EG<sup>6</sup> 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

<sup>6</sup> 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.

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 kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

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

Den nya bestämmelsen i 4 kap. 17 f § trafikförordningen träder i kraft den 31 augusti 2023. Det innebär att från och med det datumet kan väghållarna genom föreskrifter upplåta vägar som tillåter en största fordonstågslängd på 34,5 meter.

Dessa föreskrifter bör således träda i kraft den 31 augusti 2023 eller så snart som möjligt därefter.

## **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 miljö kvalitetsmålen 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 dessa längre fordonståg ska kunna utföras utan att framkomligheten och därmed tillgängligheten till transportsystemet åsidosätts.

Den föreslagna regleringen berör de fordonståg som ska trafikera det vägnät som väghållare upplåter. Regleringen förväntas bidra till färre hinder i

trafiken än om inga föreskrifter skulle meddelas trots att väghållare skulle upplåta vägar. 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.

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Tydligare tekniska regler för fordon som ska ingå i fordonståg vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter r.	-	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 med längre fordonståg.
<b>Medborgare</b>	Trafiksäkrare fordon och fordonståg.	-		
<b>Staten m.fl.</b>	Tydliga regler som är kontrollerbara underlättar vid flygande inspektion och vägkantskontroll av fordon. Ger väghållare möjlighet att dimensionera vägnätet för dessa längre fordonståg.	-		
<b>Externa effekter</b>	-	-		
<b>Totalt</b>				

## E. 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 nära dialog med de finska transportmyndigheterna.

Om ni har några frågor eller synpunkter med anledning av kapitel 1 av konsekvensutredningen får ni gärna kontakta oss:

Omar Bagdadi, Utredare  
010-495 56 02  
omar.bagdadi@transportstyrelsen.se

## **Kapitel 2. Nya föreskrifter om utrustning som inte ska räknas in i fordonsbredden och fordonslängden**

### **A. Allmänt**

#### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Den nya beslutade bestämmelsen i 4 kap. 17 f § trafikförordningen tillåter en större längd för fordonståg än vad som anges i 4 kap. 17 § samma förordning. Av 4 kap. 17 § framgår att den största tillåtna längden för ett annat motordrivet fordon än en buss med eller utan ett därtill kopplat fordon är högst 24,0 meter, lasten inräknad. Vidare framgår av denna bestämmelse att längden av ett fordonståg får uppgå till högst 25,25 meter, lasten inräknad, under förutsättning att de villkor som framgår av punkterna 1–11 är uppfyllda. Den nya bestämmelsen i 4 kap. 17 f § anger att fordonstågslängden, trots 4 kap. 17 §, får uppgå till högst 34,5 meter på de vägar som Trafikverket och de kommunala väghållarna upplåtit.

Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:261) innehåller bestämmelser om utrustning som inte ska räknas in i fordons bredd och längd. VVFS 2008:261 omfattar emellertid inte den nya bestämmelsen i 4 kap. 17 f § trafikförordningen, vilket innebär att den utrustning som normalt undantas från att räknas in i fordons eller fordonstågslängden *inte* kommer att undantas vid tillämpningen av den nya bestämmelsen om inget görs.

VVFS 2008:261 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 enligt ovan är bedömningen att detta lämpligen sker genom en ny författning som upphäver den gamla Vägverksföreskriften.

#### **2. Vad ska uppnås?**

Målet med föreslaget är att den utrustning som undantas från att räknas in i fordons- och fordonstågslängden för fordonståg som är högst 25,25 meter långa även ska undantas vid tillämpningen av den nya 4 kap. 17 f § trafikförordningen.



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 det fall ytterligare ändringar beslutas.

### **3. Vilka är lösningsalternativen?**

#### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om föreskrifterna inte ändras kommer de problem som finns beskrivna i avsnitt 1 att kvarstå.

#### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Tillämpningsområdet för utrustning som inte ska räknas in i fordons eller fordonstågs längd meddelades när den största tillåtna längden enligt 4 kap. 17 § trafikförordningen var högst 25,25 meter. Föreskrifterna saknar därför den nya 17 f § som beslutades i augusti 2022. För att de problem som beskrivits i avsnitt 1 inte ska uppstå ser vi inget annat alternativ än att nu gällande föreskrifter ändras enligt förslaget.

#### **3.3 Regleringsalternativ**

Vi föreslår att VVFS 2008:261 ska upphävas och ersättas med nya föreskrifter från Transportstyrelsen. Den utrustning som inte ska räknas in i fordonsbredden och fordonslängden är samma som i VVFS 2008:261. Den enda skillnaden är att de nya föreskrifterna ska gälla även vid tillämpningen av den nya 17 f §.

### **4. Vilka är berörda?**

Föreskrifterna gäller vid färd på väg. Tillämpningen av den nya bestämmelsen i trafikförordningen bygger på att fordonen sammankopplas på ett visst sätt. Tillverkare av dessa fordon har inget ansvar hur de fordon de byggt kommer att sammankopplas med andra fordon och vilken längd en fordonskombination uppnår. Ytterst är det föraren som är ansvarig för att kombinationen inte överskrider största tillåtna längder. Vid överskridande av längdbestämmelser finns det ett straffansvar för föraren i 14 kap. 3 § trafikförordningen. Det finns dock inget utpekade straffansvar i trafikförordningen för ägaren av fordonen vid överskridande av längdbestämmelser. Även om det inte finns ett utpekade straffansvar för ägaren så bedöms det ändå som rimligt att ägaren tar ett ansvar för att de förare som framför åkeriets fordon inte ska överskrida största tillåtna fordonslängder. Med beaktande av ovanstående bedöms förslaget främst beröra åkeriföretag och förare som har och framför fordonståg som är längre än 25,25 meter i sin verksamhet.

Polis och bilinspektörer bedöms också beröras vid deras kontroll 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.

Förslaget utökar tillämpningsområdet för VVFS 2008:261 så att reglerna som gäller utrustning som inte ska räknas in fordons- och fordonstågslängden även kan tillämpas vid färder som sker enligt 4 kap. 17 f § trafikförordningen. Negativa konsekvenser uppstår därmed för berörda företag endast om vi *inte* gör den föreslagna ändringen.

### 5.2 Medborgare

Förslaget bedöms inte få några konsekvenser för medborgarna.

### 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Polismyndigheten påverkas generellt i dess övervakning av ändrade bestämmelser och trafikregler, så även vid de ändringar som nu föreslås. Förslaget bedöms inte få några tillkommande arbetsuppgifter. När de ska kontrollmäta fordon och fordonståg som är längre än 25,25 meter kan de hantera mätningen på samma sätt som de gör vid kontrollmätning av fordon och fordonståg på de vägar som tillåter en största fordonstågslängd på 25,25 meter.

För Transportstyrelsen samt Trafikverkets regioner och kommunerna, i egenskap av väghållare, bedöms förslaget inte få några konsekvenser. För Trafikverket uppstår en obetydlig administrativ konsekvens då det behöver bekantgöras i andra hand i Trafikverkets författningssamling att den nya föreskriften upphäver Vägverksföreskriften.

### 5.4 Miljö

Förslaget bedöms inte medföra några miljöeffekter.

### 5.5 Externa effekter

Förslaget bedöms inte medföra några externa effekter.

## **6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

I avsnitt 5.1 har vi bedömt att förslaget endast får konsekvenser om vi *inte* genomför regleringen. Ett alternativ hade varit att enbart göra en ändringsföreskrift som ändrar tillämpningsområdet i VVFS 2008:261. Det alternativet innebär att VVFS 2008:261 även fortsättningsvis skulle återfinnas i Trafikverkets författningssamling, medan ändringsföreskriften, som då blir en TSFS-föreskrift, skulle ligga hos Transportstyrelsen. För de som ska tillämpa och övervaka dessa bestämmelser skulle det innebära en otydlighet om vad det är som gäller.

Eftersom de föreslagna nya föreskrifterna – med undantag från det utökade tillämpningsområdet och små ändringar av språklig och redaktionell karaktär – har samma innehåll som återfinns i VVFS 2008:261 får förslaget inte några nya eller tillkommande konsekvenser för de som ska tillämpa och kontrollera bestämmelserna i föreskrifterna.

Med beaktande av ovanstående anser vi att det enda alternativet är att upphäva VVFS 2008:261 och ersätta den med en ny grundförfattning från Transportstyrelsen.

## **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Föreskrifter om utrustning som inte ska räknas in i fordonsbredden och fordonslängden meddelas med stöd av bemyndigande i 4 kap. 16 och 17 c §§ trafikförordningen.

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

Regeringens bemyndigande och den föreslagna ändringen bedöms inte gå utöver de skyldigheter som följer av direktivet 96/53/EG. Det finns inga andra internationella regler som berör detta.

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

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

Den förslagna regleringen bedöms lämpligast träda i kraft samtidigt som föreskrifterna med de fordonstekniska kraven för fordonståg som är längre än 25,25 meter och längst 34,5 meter, tidigast den 31 augusti 2023.

## 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 miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

## 10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regleringen påverkar inte funktionsmålet.

## 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen påverkar inte hänsynsmålet.

## 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.

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Tydligare regler då samma utrustning som undantas för fordonståg som är högst 25,25 meter långa undantas för fordonståg vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter samt att det endast finns en gällande föreskrift.	-		
<b>Medborgare</b>	-	-		
<b>Staten m.fl.</b>	Då samma utrustning ska undantas från att räknas in i ett fordonstågslängd, oaktat vilken fordonskombinationer det är, underlättar det polisens arbete vid kontroll av fordon. Genom att vi upphäver VVFS 2008:261 blir det bara en gällande föreskrift.	-		
<b>Externa effekter</b>	-	-		
<b>Totalt</b>				

## E. Samråd

Det finns inget formellt krav på samråd. Under utredningen har vi dock haft samverkan med Trafikverket.

Om ni har några frågor eller synpunkter med anledning av kapitel 2 av konsekvensutredningen får ni gärna kontakta oss:

Pär Ekström, utredare  
010-495 55 13  
par.ekstrom@transportstyrelsen.se

## **Kapitel 3. Ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tekniska krav på fordonståg med en bruttovikt över 64 ton**

### **A. Allmänt**

#### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:40)<sup>7</sup> innehåller bestämmelser om fordonstekniska krav för fordonståg vars bruttovikt överstiger 64 ton. Föreskrifterna är inte anpassade till 4 kap. 17 f § trafikförordningen som träder i kraft 31 augusti 2023. Det innebär fordonståg som är längre än 25,25 meter och upp till högst 34,5 meter måste uppfylla villkoren i båda dessa föreskrifter när bruttovikten överstiger 64 ton. Därigenom uppstår i vissa delar en dubbelreglering.

#### **2. Vad ska uppnås?**

Målet med förslaget till föreskriftsändring är att tydliggöra att föreskrifterna i TSFS 2018:40 ska tillämpas på fordonståg med bruttovikter över 64 ton och fordonstågslängder upp till och med 25,25 meter. Förslaget förhindrar också missuppfattningar och feltolkningar av regelverken samt förhindrar eventuell dubbelreglering.

#### **3. Vilka är lösningsalternativen?**

##### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om inget görs kommer föreskrifterna i TSFS 2018:40 även gälla för fordonståg vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter och därmed utgöra en dubbelreglering av dessa fordonståg.

##### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Det finns inga alternativ som inte innebär reglering.

##### **3.3 Regleringsalternativ**

Vi föreslår ett förtydligande i 4 § TSFS 2018:40 om att föreskrifterna ska tillämpas på fordonståg med bruttovikter över 64 ton och

---

<sup>7</sup> Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:40) om fordonstekniska krav på fordonståg med bruttovikter över 64 ton.

fordonståglängder upp till och med 25,25 meter. Föreskrifternas rubrik anpassas också till det nya innehållet.

#### **4. Vilka är berörda?**

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

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

#### **5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**

##### **5.1 Företag**

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.

Förslaget innebär att det tillämpningsområde som gällde för de aktuella föreskrifterna när dessa beslutades förblir desamma även framöver. Inga konsekvenser förväntas.

##### **5.2 Medborgare**

Inga konsekvenser för medborgare förväntas.

##### **5.3 Staten, regioner eller kommuner**

Förslaget innebär att det tillämpningsområde som gällde för de aktuella föreskrifterna när dessa beslutades förblir desamma även framöver. Inga konsekvenser för stat, regioner eller kommunen förväntas.

##### **5.4 Miljö**

Förslaget innebär att det tillämpningsområde som gällde för de aktuella föreskrifterna när dessa beslutades förblir desamma även framöver. Inga miljökonsekvenser förväntas.

##### **5.5 Externa effekter**

Förslaget innebär att det tillämpningsområde som gällde för de aktuella föreskrifterna när dessa beslutades förblir desamma även framöver. Det bedöms inte uppstå några externa effekter.

**6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Vi har bedömt att förslaget endast får konsekvenser om vi inte genomför ändringarna av TSFS 2018:40. Av den anledningen anser vi att vårt förslag är det enda alternativet.

**7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Den föreslagna ändringen meddelas med stöd av 4 kap. 12 § trafikförordningen (1998:1276).

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

Den föreslagna ändringen bedöms inte gå utöver de skyldigheter som följer av direktivet 96/53/EG. Det finns inga andra internationella regler som berör detta.

Föreslagen ändring av föreskrifterna innebär inte att några nya tekniska krav kommer att gälla fordonståg vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter. Föreskrifterna bedöms därför inte behöva anmälas till kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

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

Ändringen av föreskrifterna TSFS 2018:40 bör träda i kraft i samband med ikraftträdandet av de föreslagna föreskrifterna för fordonståg vars längd överstiger 25,25 meter men inte 34,5 meter, tidigast 31 augusti 2023.

## **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?**

Förslaget bedöms inte påverka funktionsmålet.

**11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Förslaget bedöms inte påverka hänsynsmålet.

**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.

**D. Sammanställning av konsekvenser**

Bedömningen är att förslaget endast får konsekvenser om vi inte genomför ändringarna av TSFS 2018:40.

Om ni har några frågor eller synpunkter med anledning av kapitel 3 av konsekvensutredningen får ni gärna kontakta oss:

Omar Bagdadi, Utredare  
010-495 56 02  
omar.bagdadi@transportstyrelsen.se