

Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet



Innehåll

SAMMANFATTNING	7
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	11
1.1 Förslag till.....	11
lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	11
1.2 Förslag till.....	12
förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)	12
1.3 Förslag till.....	31
förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90).....	31
1.4 Förslag till.....	32
förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)	32
2 INLEDNING	34
2.1 Uppdraget	34
2.2 Förutsättningar och legala krav	35
2.2.1 Bestämmelser om högsta tillåtna vikt och längd för fordonståg	35
2.2.2 Anpassning av regelverket för fordon.....	35
2.2.3 Förhållandet till EU-rättslig reglering	35
2.2.4 Övrigt	36
2.3 Genomförandet av uppdraget.....	36
3 EN NY BÄRIGHETSKLASS – LAGEN OM VÄGTRAFIKDEFINITIONER	37
3.1 Bakgrund och problembeskrivning	37
3.2 Bärighetsklass 4 (BK4)	37
3.2.1 Förslaget.....	37
3.2.2 Gällande bestämmelser	38
3.2.3 Skäl till förslaget	38
4 EN NY BÄRIGHETSKLASS – TRAFIKFÖRORDNINGEN.....	40
4.1 Bakgrund och problembeskrivning	40
4.1.1 Dagens system med bärighetsklasser	40
4.1.2 Förhållandet till direktiv 96/53/EG	41
4.2 Föreskrifter om den nya bärighetsklassen.....	42
4.2.1 Förslaget.....	42
4.2.2 Gällande bestämmelser	42
4.2.3 Skäl till förslaget	42
4.3 Värden för axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och högsta tillåtna bruttovikt	43
4.3.1 Förslaget.....	43
4.3.2 Gällande bestämmelser	43
4.3.3 Skäl till förslaget	45
4.4 Avstånd mellan första och sista axeln	46
4.4.1 Förslaget.....	46

4.4.2	Gällande bestämmelser	46
4.4.3	Skäl till förslaget	47
4.5	Förhållandet mellan bärighetsklass 1 och 4	48
4.5.1	Förslaget.....	48
4.5.2	Gällande bestämmelser	48
4.5.3	Skäl till förslaget	48
4.6	Utmärkning.....	49
4.6.1	Förslag.....	49
4.6.2	Gällande bestämmelser	49
4.6.3	Skäl till förslaget	49
4.6.4	Förslag.....	50
4.6.5	Gällande bestämmelser	50
4.6.6	Skäl till förslaget	50
5	ÄNDRING AV BÄRIGHETSKLASS 1 – TRAFIKFÖRORDNINGEN (1998:1276).....	51
5.1	Bakgrund och problembeskrivning	51
5.1.1	Dagens system med bärighetsklasser	51
5.1.2	Förhållandet till direktiv 96/53/EG	51
5.2	Nya värden för bärighetsklass 1	51
5.2.1	Gällande bestämmelser	51
5.2.2	51	
5.2.3	Skäl för förslaget.....	51
6	LÄNGRE FORDONSTÅG – ÄNDRINGAR I TRAFIKFÖRORDNINGEN (1998:1276).....	54
6.1	Bakgrund och problembeskrivning	54
6.1.1	Dagens bestämmelser om högsta tillåtna fordonslängd	54
6.1.2	Förhållandet till direktiv 96/53/EG	54
6.2	Längre fordonståg inom ramarna för modulsystemet.....	56
6.2.1	Gällande bestämmelser	56
6.2.2	Skäl för förslaget.....	57
6.3	Högsta tillåtna hastighet för bilar med två eller flera släpvagnar	60
6.3.1	Förslaget.....	60
6.3.2	Gällande bestämmelser	60
6.3.3	Skäl till förslaget	61
7	KRAV PÅ FORDONS BESKAFFENHET OCH UTRUSTNING.....	62
7.1	Bakgrund och problembeskrivning	62
7.1.1	Dagens system för godkännande av fordon och fordonskomponenter.....	62
7.1.2	Krav på fordonståg	65
7.1.3	Lämplighetsbesiktning och EU-rätten.....	66
7.1.4	Registerhållning.....	66
7.2	Krav på godkännande vid lämplighetsbesiktning	66

7.2.1	Gällande bestämmelser	66
7.2.2	Förslaget.....	67
7.2.3	Skäl för förslaget.....	67
7.3	Åtgärder från Transportstyrelsen	69
7.3.1	Åtgärder	69
7.3.2	Skäl till åtgärderna.....	69
7.4	Ökning av bruttovikt i Finland	70
8	KONSEKVENSER	71
8.1	Inledning	71
8.2	En ytterligare bärighetsklass – ändring av lagen (2001:559:) om vägtrafikdefinitioner	72
8.2.1	Vad är anledningen till regleringen?	72
8.2.2	Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	73
8.2.3	Vad ska uppnås?	73
8.2.4	Vilka möjliga lösningar finns	73
8.2.5	Alternativ som inte innebär reglering	73
8.2.6	Regleringsalternativ	73
8.2.7	Samhällsekonomisk analys	74
8.2.8	Fördelningsanalys	74
8.2.9	Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	74
8.2.10	Vad är förslaget?	74
8.2.11	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	74
8.2.12	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	75
8.3	Föreskrifter om den nya bärighetsklassen – ändringar i trafikförordningen (1998:1276)	75
8.3.1	Vad är anledningen till regleringen?	75
8.3.2	Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	75
8.3.3	Vad ska uppnås?	76
8.3.4	Alternativ som inte innebär reglering	76
8.3.5	Regleringsalternativ	76
8.3.6	Samhällsekonomisk analys	77
8.3.7	Fördelningsanalys	80
8.3.8	Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	80
8.3.9	Vad är förslaget?	80
8.3.10	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	80
8.3.11	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	81

8.4	Ändring av bärighetsklass 1 – ändring av trafikförordningen (1998:1276)	81
8.4.1	Vad är anledningen till regleringen?	81
8.4.2	Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	81
8.4.3	Vad ska uppnås?	81
8.4.4	Alternativ som inte innebär reglering	82
8.4.5	Regleringsalternativ	82
8.4.6	Samhällsekonomisk analys	82
8.4.7	Fördelningsanalys	84
8.4.8	Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	85
8.4.9	Vad är förslaget?	85
8.4.10	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	85
8.4.11	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	86
8.5	Längre fordonståg – ändringar av trafikförordningen (1998:1276)	86
8.5.1	Vad är anledningen till regleringen?	86
8.5.2	Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	86
8.5.3	Vad ska uppnås?	86
8.5.4	Alternativ som inte innebär reglering	87
8.5.5	Regleringsalternativ	87
8.5.6	Samhällsekonomisk analys	88
8.5.7	Fördelningsanalys	93
8.5.8	Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	94
8.5.9	Vad är förslaget?	94
8.5.10	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	94
8.5.11	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	95
8.6	Ändring av vägmärkesförordningen (2007:90)	95
8.6.1	Vad är anledningen till regleringen?	95
8.6.2	Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	96
8.6.3	Vad ska uppnås?	96
8.6.4	Vilka möjliga lösningar finns?	96
8.6.5	Alternativ som inte innebär reglering	96
8.6.6	Regleringsalternativ	96
8.6.7	Samhällsekonomisk analys	97
8.6.8	Fördelningsanalys	99
8.6.9	Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	99
8.6.10	Vad är förslaget?	99

8.6.11	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	100
8.6.12	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	100
8.7	Ändring av fordonsförordningen (2002:574)	100
8.7.1	Vad är anledningen till regleringen?	100
8.7.2	Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?	100
8.7.3	Vad ska uppnås?	101
8.7.4	Vilka möjliga lösningar finns?	101
8.7.5	Samhällsekonomisk analys	102
8.7.6	Fördelningsanalys	104
8.7.7	Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	104
8.7.8	Vad är förslaget?	105
8.7.9	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?	105
8.7.10	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?	106
8.8	Övergripande samhällsekonomisk analys	106
9	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	107
	BILAGOR	109

Sammanfattning

Transportstyrelsen och Trafikverket fick den 23 april 2014 i uppdrag av regeringen att göra förberedelser för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet¹.

I Transportstyrelsens uppdrag ingår att föreslå författningsändringar som ska göra det möjligt för fordonståg som är tyngre och längre än idag att trafikera delar av det allmänna vägnätet. Det gäller följande två kategorier av fordonståg:

- fordonståg med en bruttovikt upp till 74 ton
- längre fordonståg än 25,25 meter, under förutsättningen att de är sammankopplade enligt det EU-gemensamma modulsystemet.

Efter ändringarna ska transporter kunna genomföras med samma höga säkerhetsnivå som idag.

Transportstyrelsens förslag – i korta drag

De författningsändringar som Transportstyrelsen föreslår innebär följande:

- Definitionen av beteckningen bärighetsklass ändras till att omfatta ytterligare en bärighetsklass, kallad bärighetsklass 4 (BK4). (lagen om vägtrafikdefinitioner)
- Trafikverket och kommunerna ska ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka allmänna vägar och kommunala gator och vägar som ska tillhöra BK4.(trafikförordningen)
- För den nya bärighetsklassen BK4 ska det finnas värden för axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och högsta tillåtna bruttovikt. Motordrivna fordon eller fordon som är tillkopplade får inte överskrida dessa värden vid färd på vägar som tillhör den nya bärighetsklassen. Den nya bärighetsklassen ska tillåta upp till 74 tons bruttovikt. (trafikförordningen)
- Det ska finnas värden på kortast tillåtna avstånd mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på det fordon som det är sammankopplat med. Värdena får inte underskridas vid färd på vägar som tillhör den nya bärighetsklassen.(trafikförordningen)

¹ Näringsdepartementet. Regeringsbeslut 2014-04-10. N2014/1844/TE.

- Ett nytt förbudsmärke om begränsat trippelaxeltryck införs. (vägmärkesförordningen)
- Högsta tillåtna bruttovikt på BK1-vägar ändras – det blir tillåtet med upp till 64 tons bruttovikt. (trafikförordningen)
- Fordonståg som är längre än 25,25 meter men högst 32 meter långa ska få trafikera det allmänna vägnätet, om fordonen är sammankopplade enligt det EU-gemensamma modulsystemet. (trafikförordningen)
- Det ska krävas ett godkännande vid lämplighetsbesiktning för att
 - ett fordon ska få användas i ett fordonståg vars bruttovikt överstiger 60 ton (trafikförordningen och fordonsförordningen)
 - ett fordon ska få användas i ett fordonståg vars längd (lasten inräknad) överstiger 25,25 meter (trafikförordningen och fordonsförordningen)
 - en bil med två eller fler släpvagnar (förutom dolly och påhängsvagn) ska istället för 40 kilometer i timmen få köras i 80 kilometer i timmen (trafikförordningen och fordonsförordningen).

Utökade tekniska krav – en nödvändighet

Vi anser att det är nödvändigt att utöka de tekniska kraven på fordonståg med bruttovikt över 60 ton och eller en längd överstigande 25,25 meter så att de kan föras i en hastighet över 40 kilometer i timmen med samma trafiksäkerhetsnivå som dagens fordonståg.

De utökade kraven gäller

- stabilitet
- bromsar och kopplingar
- framkomlighet.

Stabilitetskrav ska säkerställa att risken för vältnings- och singelolyckor inte ökar. En anpassning av broms- och parkeringsbromskraven är nödvändig pga. den ökade bruttovikten och den ökade längden. Beträffande kopplingsanordningar övervägs en prestandanivå baserad på en ny beräkningsstandard som tar hänsyn till att flera släpvagnar kan ingå i ett fordonståg. Framkomlighetskrav, bestående av bl.a. accelerationskrav och utrymmeskrav, anses nödvändiga för att minska olycksrisken och för att andra trafikanter inte ska uppfatta dessa fordonståg som hindrande.

Kontroll genom lämplighetsbesiktning

För att kontrollera att kraven är uppfyllda föreslår Transportstyrelsen att en kontroll genomförs i förväg. Lämplighetsbesiktning framstår i dagsläget som den mest fördelaktiga kontrollform som dessutom är sedan länge inarbetad hos besiktningsorgan. Kontrollens omfattning kan anpassas genom utformning av de föreskrivna kraven till att vara mer eller mindre omfattande vad gäller krav och hur kravuppfyllande ska styrkas. Det blir enklare och lättare för både transportföretagen, lastbilsförarna och polisen om dessa kontroller gjorts i förväg.

Kontroll av de tekniska kraven genom lämplighetsbesiktning

Det är också viktigt att fastställa former för att kontrollera att de tekniska kraven faktiskt följs. Vi föreslår därför att fordonen ska kontrolleras vid en lämplighetsbesiktning, för att visa att fordonen är lämpliga för avsedd användning (fordonslagen). Det blir sannolikt enklare och lättare för både transportföretagen, lastbilsförarna och polisen.

Trafiksäkerhet

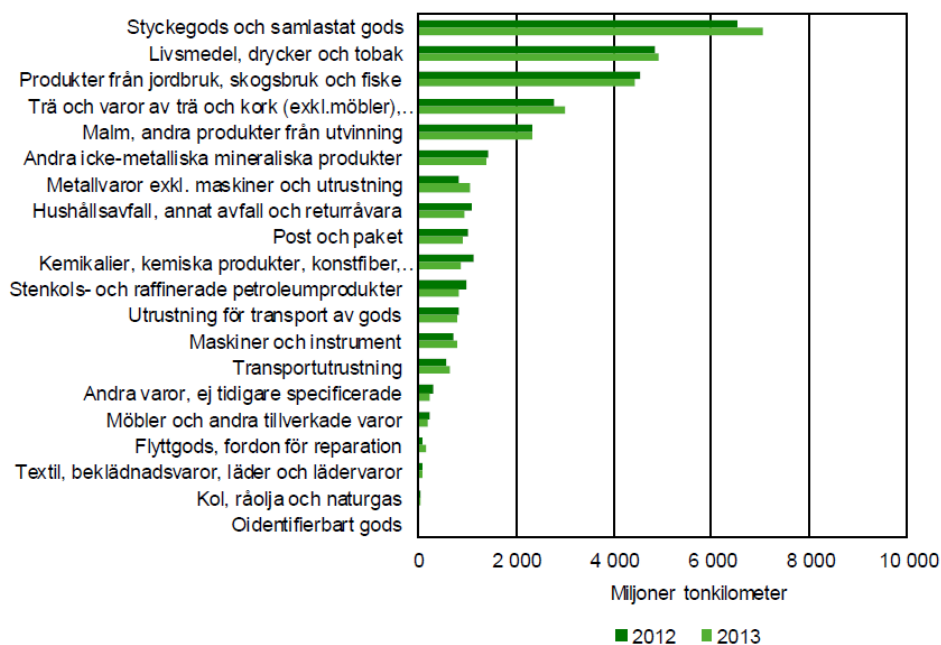
Vi ser inget som tyder på att trafiksäkerheten skulle försämrats, förutsatt att fordonen som ingår i fordonståget godkännts vid föreslagen lämplighetsbesiktning.

Samhällsekonomisk nytta: effektivare transporter och miljövinster

För att öka transporteffektiviteten och minska miljöbelastningen finns det skäl att se över både tyngre och längre fordonståg. När det gäller vissa varugrupper som malm och skogsprodukter, finns transporteffektiviteten och miljövinsten främst att uppnå genom att fordonstågen blir tyngre, men inte nödvändigtvis längre. För andra varugrupper, till exempel konsumtionsvaror och många produkter till dagligvaruhandeln, uppnås transporteffektivitet och miljövinst framför allt genom att fordonstågen tillåts bli längre, men inte nödvändigtvis tyngre.

Med ökad transporteffektivitet kan vinster göras för varuägarna och transportföretagen, och med samma personalstyrka kan ytterligare volymer transporteras. Med bibehållen transportvolym behövs färre fordon, vilket rimligen innebär minskat personalbehov och lägre transportkostnader.

Den samhällsekonomiska nyttan är betydligt större med längre än med tyngre fordon, eftersom mer gods transporteras som styckegods (antal paket) och samlastat gods, vilket framgår av Trafikanalys statistik, se bild på nästa sida.



I rapporten beskrivs även konsekvenserna av de föreslagna författningsändringarna för statliga myndigheter, kommuner, näringslivet och andra berörda.

Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 §¹

Beteckning	Betydelse

Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse

Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2), bärighetsklass 3 (BK3) och bärighetsklass 4 (BK4).

Denna lag träder i kraft den

¹ Senaste lydelse 2012:875.

1.2 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikförordningen (1998:1276)

dels att 4 kap. 11–14 och 20 §§, 13 kap. 3 § samt bilaga 1 ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 4 kap. 17 d §, och en ny bilaga, bilaga 4, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap. 11 §¹

Vägar som inte är enskilda delas in i *tre* bärighetsklasser. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 2 *eller* 3 meddelas av Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, av kommunen. Föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 1 *eller* 3 meddelas av kommunen.

Vägar som inte är enskilda delas in i *fyra* bärighetsklasser. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 2, 3 *eller* 4 meddelas av Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, av kommunen. Föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 1, 3 *eller* 4 meddelas av kommunen.

Nuvarande lydelse

12 §²

På vägar som inte är enskilda får motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon föras endast om de värden för respektive bärighetsklass som anges nedan inte överskrids.

¹ Senaste lydelse 2010:144.

² Senaste lydelse 2012:535.

	BK1	BK2	BK3
1. Axeltryck			
a. Axel som inte är drivande	10 ton	10 ton	8 ton
b. Drivande axel	11,5 ton	10 ton	8 ton
2. Boggitryck			
a. Avståndet mellan axlarna är mindre än 1,0 meter	11,5 ton	11,5 ton	11,5 ton
b. Avståndet mellan axlarna är 1,0 meter eller större men inte 1,3 meter	16 ton	16 ton	12 ton
c. Avståndet mellan axlarna är 1,3 meter eller större men inte 1,8 meter	18 ton	16 ton	12 ton
d. Avståndet mellan axlarna är 1,3 meter eller större men inte 1,8 meter och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller drivaxlarna är försedda med dubbelmonterade hjul och vikten inte överstiger 9,5 ton på någon av axlarna	19 ton	16 ton	12 ton
e. Avståndet mellan axlarna är 1,8 meter eller större	20 ton	16 ton	12 ton
3. Trippelaxeltryck			
a. Avståndet mellan de yttre axlarna är mindre än 2,6 meter	21 ton	20 ton	13 ton
b. Avståndet mellan de yttre axlarna är 2,6 meter eller större	24 ton	22 ton	13 ton
4. Bruttovikt av fordon och fordonståg			
a. Fordon på hjul	Bilaga 1	Bilaga 2	Bilaga 3
b. Fordon på band	24 ton	18 ton	18 ton
c. Fordon på medar	18 ton	18 ton	18 ton

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att de värden som anges i första stycket överskrids. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor i fråga om förandet och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät.

Föreslagen lydelse

12 §

På vägar som inte är enskilda får motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon föras endast om de värden för respektive bärighetsklass som anges nedan inte överskrids.

	BK1	BK2	BK3	BK4
1. Axeltryck				
a. Axel som inte är drivande	10 ton	10 ton	8 ton	10 ton
b. Drivande axel	11,5 ton	10 ton	8 ton	11,5 ton
2. Boggitryck				
a. Avståndet mellan axlarna är mindre än 1,0 meter	11,5 ton	11,5 ton	11,5 ton	11,5 ton
b. Avståndet mellan axlarna är 1,0 meter eller större men inte 1,3 meter	16 ton	16 ton	12 ton	16 ton
c. Avståndet mellan axlarna är 1,3 meter eller större men inte 1,8 meter	18 ton	16 ton	12 ton	18 ton
d. Avståndet mellan axlarna är 1,3 meter eller större men inte 1,8 meter och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller drivaxlarna är försedda med dubbelmonterade hjul och vikten inte överstiger 9,5 ton på någon av axlarna	19 ton	16 ton	12 ton	19 ton
e. Avståndet mellan axlarna är				

1,8 meter eller större	20 ton	16 ton	12 ton	20 ton
------------------------	--------	--------	--------	--------

3. Trippelaxeltryck

a. Avståndet mellan de yttre axlarna är mindre än 2,6 meter	21 ton	20 ton	13 ton	21 ton
---	--------	--------	--------	--------

b. Avståndet mellan de yttre axlarna är 2,6 meter men inte 4,4 meter	24 ton	22 ton	13 ton	24 ton
--	--------	--------	--------	--------

c. Avståndet mellan de yttre axlarna är 4,4 meter men inte 4,7 meter	24 ton	22 ton	13 ton	25 ton
--	--------	--------	--------	--------

d. Avståndet mellan de yttre axlarna är 4,7 meter eller större	24 ton	22 ton	13 ton	26 ton
--	--------	--------	--------	--------

4. Bruttovikt av fordon och fordonståg

a. Fordon på hjul	Bilaga 1	Bilaga 2	Bilaga 3	Bilaga 4
-------------------	----------	----------	----------	----------

b. Fordon på band	24 ton	18 ton	18 ton	24 ton
-------------------	--------	--------	--------	--------

c. Fordon på medar	18 ton	18 ton	18 ton	18 ton
--------------------	--------	--------	--------	--------

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att de värden som anges i första stycket överskrids. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor i fråga om förandet och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät.

Nuvarande lydelse

13 §³

På vägar som inte är enskilda får fordonståg föras endast om de värden som anges nedan för avståndet mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på fordonet som det är kopplat till inte underskrids.

³ Senaste lydelse 2008:1109.

	BK1	BK2	BK3
1. Båda axlarna är enkelaxlar	3 meter	3 meter	3 meter
2. Den ena axeln är en enkelaxel och den andra ingår i en boggi eller trippelaxel	3 meter	4 meter	4 meter
3. Axlarna ingår i var sin boggi	4 meter	4 meter	4 meter
4. Den ena axeln ingår i en boggi och den andra i en trippelaxel eller båda i en trippelaxel	5 meter	-	-

Ett fordonståg får dock föras på sådan väg som avses i första stycket om vikten för varje möjlig kombination av axlar inom fordonståget understiger högsta tillåtna bruttovikt för motsvarande avstånd mellan första och sista axeln enligt bilaga 1–3 till denna förordning. Vid jämförelse med bilaga 1 skall de värden som anges för släpvagnar gälla, om den tillåtna bruttovikten därigenom blir högre.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordonståg får föras trots att de värden som anges i första och andra styckena underskrids. Föreskrifterna skall vara förenade med sådana villkor i fråga om förändret och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät.

Föreslagen lydelse

13 §

På vägar som inte är enskilda får fordonståg föras endast om de värden som anges nedan för avståndet mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på fordonet som det är kopplat till inte underskrids.

	BK 1	BK 2	BK 3	BK 4
1. Båda axlarna är enkelaxlar	3 meter	3 meter	3 meter	3 meter
2. Den ena axeln är en enkelaxel och den andra ingår i en boggi eller trippelaxel	3 meter	4 meter	4 meter	3 meter
3. Axlarna ingår i var sin boggi	4 meter	4 meter	4 meter	4 meter
4. Den ena axeln ingår i en boggi och den andra i en trippelaxel eller båda i				

1. Varje ingående motordrivnet fordon har en största längd av 12,0 meter.

2. Varje ingående släpvagn, utom påhängsvagn, har en största längd av 12,0 meter.

3. Avståndet mellan kopplings-tappen och bakkanten på en påhängsvagn överstiger inte 12,0 meter.

4. Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och varje punkt på framkanten av en påhängsvagn överstiger inte 2,04 meter.

5. Fordonsbredden, utom för påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon, är högst 2,55 meter.

6. Bredden på påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon är högst 2,60 meter.

7. Fordonen är godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för att fordonen ska få användas i fordonståget.

Nuvarande lydelse

20 §⁵

Vid färd på väg får tung buss inte föras med högre hastighet än 90 kilometer i timmen. Tung buss får dock föras med 100 kilometer i timmen om samtliga som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte. Tung lastbil får inte föras med högre hastighet än 80 kilometer i timmen. På motorvägar eller motortrafikleder får tung lastbil dock föras med 90 kilometer i timmen. Tung terrängvagn och motorredskap klass I får inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Om det till ett motorfordon, ett motorredskap klass I eller en tung terrängvagn har kopplats ytterligare fordon, får fordonen på väg inte föras

⁵ Senaste lydelse 2013:819.

med högre hastighet än som anges nedan.

Fordon	Förutsättningar	Hastighet km i timmen
1. Motorfordon med en släpvagn	a. Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms, b. släpvagnen har oledad dragstång och en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och är försedd med påskjutsbroms, c. släpvagnen har en totalvikt eller, när släpvagnen inte är lastad, en tjänstevikt som inte överstiger motorfordonets halva tjänstevikt, dock högst 750 kilogram, eller d. släpvagnen är kopplad till en motorcykel	80
2. Bil med två släpvagnar	Släpvagnarna är utrustade med låsningsfria bromsar och utgörs av en dolly med tillkopplad påhängsvagn där dollyns vändskiva är vridbart lagrad kring en vertikal axel genom kopplingspunkten	80
3. Motorfordon med en släpvagn vilka är förbundna genom den gemensamma lasten	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms och fordonen är särskilt inrättade för ändamålet samt godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för fordonståget	50
4. Motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbroms	50
5. Motorfordon, motorredskap klass I eller	Släpvagnen har en bruttovikt som inte överstiger dragfordonets	

tung terrängvagn med en släpvagn i andra fall än 1, 3 eller 4	bruttovikt	40
6. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med två släpvagnar i annat fall än 2	Släpvagnarna är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbroms	40
7. Bil, motorredskap klass I eller tung terrängvagn som drar ett fordon på minst fyra hjul, vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet eller en särskild bogseringsanordning så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen	Fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon	40
8. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med ett eller flera fordon i andra fall än 1–7		30

Bil med dolly till vilken kopplats påhängsvagn får framföras med högst 80 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 2 inte är uppfyllda, om dollyn och påhängsvagnen registrerats och tagits i bruk före den 1 januari 1999, ingår i ett fordonståg som är högst 24,0 meter långt och är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färdbroms.

Bestämmelserna i första, andra och tredje styckena gäller dock inte i den mån lägre hastighet är föreskriven för vägen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en bil med två släpvagnar även i andra fall än som anges i andra stycket 2 får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen samt att ett motorredskap klass I får föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Föreslagen lydelse

20 §

Vid färd på väg får tung buss inte föras med högre hastighet än 90

kilometer i timmen. Tung buss får dock föras med 100 kilometer i timmen om samtliga som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte. Tung lastbil får inte föras med högre hastighet än 80 kilometer i timmen. På motorvägar eller motortrafikleder får tung lastbil dock föras med 90 kilometer i timmen. Tung terrängvagn och motorredskap klass I får inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Om det till ett motorfordon, ett motorredskap klass I eller en tung terrängvagn har kopplats ytterligare fordon, får fordonen på väg inte föras med högre hastighet än som anges nedan.

Fordon	Förutsättningar	Hastighet km i timmen
1. Motorfordon med en släpvagn	a. Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbröms, b. släpvagnen har oledad dragstång och en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och är försedd med påskjutsbroms, c. släpvagnen har en totalvikt eller, när släpvagnen inte är lastad, en tjänstevikt som inte överstiger motorfordonets halva tjänstevikt, dock högst 750 kilogram, eller d. släpvagnen är kopplad till en motorcykel	80
2. Bil med två släpvnagar	a. Släpvnagarna är utrustade med låsningsfria bromsar och utgörs av en dolly med tillkopplad påhängsvagn där dollens vändskiva är vridbart lagrad kring en vertikal axel genom kopplingspunkten, eller b. fordonen är godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för att fordonen ska få användas i fordonståget.	80
3. Bil med tre eller flera släpvnagar	<i>Fordonen är godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för att fordonen ska få användas i fordonståget</i>	80

4. Motorfordon med en släpvagn vilka är förbundna genom den gemensamma lasten	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms och fordonen är särskilt inrättade för ändamålet samt godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för fordonståget	50
5. Motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbroms	50
6. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn i andra fall än 1, eller 4	Släpvagnen har en bruttovikt som inte överstiger dragfordonets bruttovikt	40
7. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med två släpvagnar i annat fall än 2	Släpvagnarna är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbroms	40
8. Bil, motorredskap klass I eller tung terrängvagn som drar ett fordon på minst fyra hjul, vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet eller en särskild bogseringsanordning så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen	Fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon	40
9. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med ett eller flera fordon i andra fall än 1–8		30

Bil med dolly till vilken kopplats påhängsvagn får framföras med högst 80 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 2 inte är uppfyllda, om dollyn och påhängsvagnen registrerats och tagits i bruk före den 1 januari 1999, ingår i ett fordonståg som är högst 24,0 meter långt och är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färdbroms.

Bestämmelserna i första, andra och tredje styckena gäller dock inte i den mån lägre hastighet är föreskriven för vägen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en bil med två släpvagnar även i andra fall än som anges i andra stycket 2 får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen samt att ett motorredskap klass I får föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Nuvarande lydelse

13 kap.

3 §⁶

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet

10. 4 kap. 10 §, 10 a § första stycket, 10 b §, 15 b § eller 18 a första eller andra stycket		
11. 4 kap. 12-15 a, 17, 17 a eller 18 §	En kommun Mer än en kommun	Kommunen Den statliga väghåll- ningsmyndigheten i den region färden påbörjas

Ett undantag ska avse ett visst ändamål utom när det gäller undantag från

– 3 kap. 49 a § första stycket, 68 § första eller andra stycket,

– 4 kap. 9, 12, 13, 14, 15, 15 a, 15 b, 17, 17 a eller 18 a §,

– 6 kap. 4 a §,

– 9 kap. 1 eller 2 §, eller

– lokala trafikföreskrifter om parkering inom en kommun.

Undantag från lokala trafikföreskrifter om parkering får medges för ett visst ändamål även om bestämmelserna i 11 kap. 9 § första stycket 7 kan tillämpas.

Om en fråga om undantag enligt denna paragraf ska prövas av kommunen,

⁶ Senaste lydelse 2012:705.

men kommunens beslut inte kan avvaktas utan olägenhet, ska i stället polismyndigheten pröva frågan. Polismyndigheten ska också pröva frågor om undantag från lokala trafikföreskrifter om transport av farligt gods när länsstyrelsens beslut inte kan avvaktas utan olägenhet.

Ytterligare bestämmelser om undantag för rörelsehindrade personer från lokala trafikföreskrifter som avser stannande och parkering finns i 8 §.

Föreslagen lydelse

13 kap. 3 §

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

Bestämmelser	Undantaget rör	Myndighet

10. 4 kap. 10 §, 10 a § första stycket, 10 b §, 15 b § eller 18 a första eller andra stycket		
11. 4 kap. 12-15 a, 17, 17 a, 17 d eller 18 §	En kommun Mer än en kommun	Kommunen Den statliga väghåll- ningsmyndigheten i den region färden påbörjas

Ett undantag ska avse ett visst ändamål utom när det gäller undantag från
– 3 kap. 49 a § första stycket, 68 § första eller andra stycket,
– 4 kap. 9, 12, 13, 14, 15, 15 a, 15 b, 17, 17 a, 17 d eller 18 a §,
– 6 kap. 4 a §,
– 9 kap. 1 eller 2 §, eller
– lokala trafikföreskrifter om parkering inom en kommun.

Undantag från lokala trafikföreskrifter om parkering får medges för ett visst ändamål även om bestämmelserna i 11 kap. 9 § första stycket 7 kan tillämpas.

Om en fråga om undantag enligt denna paragraf ska prövas av kommunen, men kommunens beslut inte kan avvaktas utan olägenhet, ska i stället polismyndigheten pröva frågan. Polismyndigheten ska också pröva frågor om undantag från lokala trafikföreskrifter om transport av farligt gods när länsstyrelsens beslut inte kan avvaktas utan olägenhet.

Ytterligare bestämmelser om undantag för rörelsehindrade personer från lokala trafikföreskrifter som avser stannande och parkering finns i 8 §.

Bilaga 1 till trafikförordningen (1998:1276)⁷

Nuvarande lydelse

Tabell

över högsta tillåtna bruttovikter vid olika axelavstånd på väg med BK1

Avstånd i meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel			Högsta tillåtna bruttovikt i ton för fordonet eller fordonståget
	Mindre än	1,0	11,5
1,0	men inte	1,3	16
1,3	men inte	1,8	18
1,8	men inte	2,0	20
2,0	men inte	2,6	21
2,6	men inte	5,0	24
5,0	men inte	5,2	25
5,2	men inte	5,4	26
5,4	men inte	5,6	27
5,6	men inte	5,8	28
5,8	men inte	6,0	29
6,0	men inte	6,2	30
6,2	men inte	6,4	31
6,4	men inte	8,25	32
8,25	men inte	8,5	33
8,5	men inte	8,75	34
8,75	men inte	9,0	35
9,0	men inte	9,25	36
9,25	men inte	9,5	37
9,5	men inte	9,75	38
9,75	men inte	10,0	39
10,0	men inte	10,25	40
10,25	men inte	10,5	41
10,5	men inte	10,75	42
10,75	men inte	11,0	43
11,0	men inte	11,25	44
11,25	men inte	11,5	45
11,5	men inte	11,75	46
11,75	men inte	12,0	47
12,0	men inte	12,5	48
12,5	men inte	13,0	49
13,0	men inte	13,5	50
13,5	men inte	14,0	51
14,0	men inte	14,5	52
14,5	men inte	15,0	53
15,0	men inte	15,5	54
15,5	men inte	16,0	55
16,0	men inte	16,5	56
16,5	men inte	17,0	57

⁷ Senaste lydelse 2000:289.

17,0	men inte	17,5	58
17,5	men inte	18,0	59
18,0	och större		60

För en släpvagn eller för en dolly med tillkopplad påhängsvagn med ett minsta avstånd mellan första och sista axeln av 6,6 meter gäller dock följande

Avstånd i meter mellan släpvagnens första och sista axel eller mellan dollyns första och påhängsvagnens sista axel			Högsta tillåtna bruttovikt ton för släpvagnen
6,6	men inte	6,8	33
6,8	men inte	7,0	34
7,0	men inte	7,2	35
7,2	och större		36

Bruttovikten för ett motordrivet fordon får dock inte överstiga

- | | |
|--|--------|
| a) när fordonet har två axlar | 18 ton |
| b) när fordonet har tre axlar | 25 ton |
| c) när fordonet har tre axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton | 26 ton |
| d) ledbuss med tre axlar | 28 ton |
| e) när fordonet har fyra eller fler axlar | 31 ton |
| f) när fordonet har fyra eller flera axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon av axlarna överstiger 9,5 ton | 32 ton |

Föreslagen lydelse

Tabell

över högsta tillåtna bruttovikter vid olika axelavstånd på väg med BK1

Avstånd i meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel			Högsta tillåtna bruttovikt i ton för fordonet eller fordonståget
	Mindre än	1,0	11,5
1,0	men inte	1,3	16
1,3	men inte	1,8	18
1,8	men inte	2,0	20
2,0	men inte	2,6	21
2,6	men inte	5,0	24
5,0	men inte	5,2	25
5,2	men inte	5,4	26
5,4	men inte	5,6	27
5,6	men inte	5,8	28
5,8	men inte	6,0	29
6,0	men inte	6,2	30
6,2	men inte	6,4	31
6,4	men inte	8,25	32
8,25	men inte	8,5	33
8,5	men inte	8,75	34
8,75	men inte	9,0	35
9,0	men inte	9,25	36
9,25	men inte	9,5	37
9,5	men inte	9,75	38
9,75	men inte	10,0	39
10,0	men inte	10,25	40
10,25	men inte	10,5	41
10,5	men inte	10,75	42
10,75	men inte	11,0	43
11,0	men inte	11,25	44
11,25	men inte	11,5	45
11,5	men inte	11,75	46
11,75	men inte	12,0	47
12,0	men inte	12,5	48
12,5	men inte	13,0	49
13,0	men inte	13,5	50
13,5	men inte	14,0	51
14,0	men inte	14,5	52
14,5	men inte	15,0	53
15,0	men inte	15,5	54
15,5	men inte	16,0	55
16,0	men inte	16,5	56
16,5	men inte	17,0	57
17,0	men inte	17,5	58
17,5	men inte	18,0	59
18,0	men inte	18,5	60
18,5	men inte	19,0	61
19,0	men inte	19,6	62
19,6	men inte	20,2	63
20,6	och större		64

Fordon som ingår i ett fordonståg med en bruttovikt över 60 ton ska vara godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för att fordonen ska få användas i fordonståget.

För en släpvagn eller för en dolly med tillkopplad påhängsvagn med ett minsta avstånd mellan första och sista axeln av 6,6 meter gäller dock följande

Avstånd i meter mellan släpvagnens första och sista axel eller mellan dollyns första och påhängsvagnens sista axel			Högsta tillåtna bruttovikt i ton för släpvagnen eller för dollyn med tillkopplad påhängsvagn
6,6	men inte	6,8	33
6,8	men inte	7,0	34
7,0	men inte	7,2	35
7,2	men inte	7,6	36
7,6	men inte	7,8	37
7,8	och större		38

Bruttovikten för ett motordrivet fordon får dock inte överstiga

- a) när fordonet har två axlar 18 ton
- b) när fordonet har tre axlar 25 ton
- c) när fordonet har tre axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 26 ton
- d) ledbuss med tre axlar 28 ton
- e) när fordonet har fyra eller fler axlar 31 ton
- f) när fordonet har fyra eller flera axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon av axlarna överstiger 9,5 ton 32 ton

Bilaga 4 till trafikförordningen (1998:1276)

Föreslagen lydelse

Tabell

över högsta tillåtna bruttovikter vid olika axelavstånd på väg med BK4

<i>Avstånd i meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel</i>			<i>Högsta tillåtna bruttovikt i ton för fordonet eller fordonståget</i>
	<i>Mindre än</i>	<i>1,0</i>	<i>11,5</i>
<i>1,0</i>	<i>men inte</i>	<i>1,3</i>	<i>16</i>
<i>1,3</i>	<i>men inte</i>	<i>1,8</i>	<i>18</i>
<i>1,8</i>	<i>men inte</i>	<i>2,0</i>	<i>20</i>
<i>2,0</i>	<i>men inte</i>	<i>2,6</i>	<i>21</i>
<i>2,6</i>	<i>men inte</i>	<i>4,4</i>	<i>24</i>
<i>4,4</i>	<i>men inte</i>	<i>4,7</i>	<i>25</i>
<i>4,7</i>	<i>men inte</i>	<i>5,2</i>	<i>26</i>
<i>5,2</i>	<i>men inte</i>	<i>5,4</i>	<i>27</i>
<i>5,4</i>	<i>men inte</i>	<i>5,6</i>	<i>28</i>
<i>5,6</i>	<i>men inte</i>	<i>5,8</i>	<i>29</i>
<i>5,8</i>	<i>men inte</i>	<i>6,0</i>	<i>30</i>
<i>6,0</i>	<i>men inte</i>	<i>6,2</i>	<i>31</i>
<i>6,2</i>	<i>men inte</i>	<i>6,4</i>	<i>32</i>
<i>6,4</i>	<i>men inte</i>	<i>6,8</i>	<i>33</i>
<i>6,8</i>	<i>men inte</i>	<i>7,0</i>	<i>34</i>
<i>7,0</i>	<i>men inte</i>	<i>7,2</i>	<i>35</i>
<i>7,2</i>	<i>men inte</i>	<i>7,6</i>	<i>36</i>
<i>7,6</i>	<i>men inte</i>	<i>7,8</i>	<i>37</i>
<i>7,8</i>	<i>men inte</i>	<i>8,0</i>	<i>38</i>
<i>8,0</i>	<i>men inte</i>	<i>8,2</i>	<i>39</i>
<i>8,2</i>	<i>men inte</i>	<i>8,4</i>	<i>40</i>
<i>8,4</i>	<i>men inte</i>	<i>8,6</i>	<i>41</i>
<i>8,6</i>	<i>men inte</i>	<i>8,8</i>	<i>42</i>
<i>8,8</i>	<i>men inte</i>	<i>9,0</i>	<i>43</i>
<i>9,0</i>	<i>men inte</i>	<i>9,2</i>	<i>44</i>
<i>9,2</i>	<i>men inte</i>	<i>9,4</i>	<i>45</i>
<i>9,4</i>	<i>men inte</i>	<i>9,6</i>	<i>46</i>
<i>9,6</i>	<i>men inte</i>	<i>9,8</i>	<i>47</i>
<i>9,8</i>	<i>men inte</i>	<i>10,0</i>	<i>48</i>
<i>10,0</i>	<i>men inte</i>	<i>10,2</i>	<i>49</i>
<i>10,2</i>	<i>men inte</i>	<i>10,6</i>	<i>50</i>
<i>10,6</i>	<i>men inte</i>	<i>11,0</i>	<i>51</i>
<i>11,0</i>	<i>men inte</i>	<i>11,4</i>	<i>52</i>
<i>11,4</i>	<i>men inte</i>	<i>11,8</i>	<i>53</i>
<i>11,8</i>	<i>men inte</i>	<i>12,2</i>	<i>54</i>
<i>12,2</i>	<i>men inte</i>	<i>12,6</i>	<i>55</i>
<i>12,6</i>	<i>men inte</i>	<i>13,0</i>	<i>56</i>
<i>13,0</i>	<i>men inte</i>	<i>13,4</i>	<i>57</i>
<i>13,4</i>	<i>men inte</i>	<i>13,8</i>	<i>58</i>
<i>13,8</i>	<i>men inte</i>	<i>14,2</i>	<i>59</i>
<i>14,2</i>	<i>men inte</i>	<i>14,6</i>	<i>60</i>
<i>14,6</i>	<i>men inte</i>	<i>15,0</i>	<i>61</i>
<i>15,0</i>	<i>men inte</i>	<i>15,4</i>	<i>62</i>
<i>15,4</i>	<i>men inte</i>	<i>15,8</i>	<i>63</i>
<i>15,8</i>	<i>men inte</i>	<i>16,2</i>	<i>64</i>
<i>16,2</i>	<i>men inte</i>	<i>16,6</i>	<i>65</i>
<i>16,6</i>	<i>men inte</i>	<i>17,0</i>	<i>66</i>
<i>17,0</i>	<i>men inte</i>	<i>17,4</i>	<i>67</i>
<i>17,4</i>	<i>men inte</i>	<i>17,8</i>	<i>68</i>

17,8	men inte	18,2	69
18,2	men inte	18,7	70
18,7	men inte	19,2	71
19,2	men inte	19,7	72
19,7	men inte	20,2	73
20,2	och större		74

Fordon som ingår i ett fordonståg med en bruttovikt över 60 ton ska vara godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för att fordonen ska få användas i fordonståget.

Denna förordning träder i kraft den

1.3 Förslag till förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 8 § vägmärkesförordningen (2007:90) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap. 8 §¹

Förbudsmärken är följande.

Förbudsmärken är följande.

Märke	Närmare föreskrift	Märke	Närmare föreskrift
-------	-----------------------	-------	-----------------------

*C45 begränsat
trippelaxeltryck*

*Högsta tillåtna
trippelaxeltryck
anges på märket.*



Denna förordning träder i kraft den

¹ Senaste lydelse 2011:1221.

1.4 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 1 § fordonsförordningen (2009:211) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

1 §¹

Godkännande vid lämplighetsbesiktning krävs för att

1. en lätt lastbil ska få användas i taxitrafik,
2. en lastbil, ett släpfordon eller ett terrängmotorfordon, i andra fall än som avses i 1, med förare och mot betalning ska få ställas till allmänhetens förfogande för personbefordran,
3. en personbil ska få användas vid övningskörning i trafikskola,
4. ett fordon som har kopplats till något annat motordrivet fordon än ett terrängmotorfordon ska få användas för personbefordran,
5. en bil ska få registreras som utryckningsfordon enligt 6 kap. 9 § 1 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, och
6. ett fordon med en släpvagn, vilken är förbunden med dragfordonet genom den gemensamma lasten, ska få framföras med en hastighet av 50 kilometer i timmen enligt 4 kap. 20 § andra stycket 3 trafikförordningen (1998:1276).

5. en bil ska få registreras som utryckningsfordon enligt 6 kap. 9 § 1 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister,
6. ett fordon med en släpvagn, vilken är förbunden med dragfordonet genom den gemensamma lasten, ska få framföras med en hastighet av 50 kilometer i timmen enligt 4 kap. 20 § andra stycket 4 trafikförordningen (1998:1276),

7. en bil och en eller flera tillkopplade släpvagnar ska få användas på en väg som inte är enskild i ett fordonståg vars bruttovikt överstiger 60 ton enligt bilaga 1 eller 4 trafikförordningen och

8. en bil och en eller flera tillkopplade släpvagnar ska få användas på en väg som inte är enskild i ett fordonståg enligt 4 kap. 17 d § trafikförordningen,

¹ Senaste lydelse 2012:246.

9. en bil med tillkopplade släpvagnar ska få framföras med en hastighet av 80 kilometer i timmen enligt 4 kap. 20 § andra stycket 2 b eller 3 trafikförordningen.

Denna förordning träder i kraft den

2 Inledning

2.1 Uppdraget

Regeringen uppdrog den 10 april 2014 (se bilaga 1) åt Transportstyrelsen och Trafikverket att förbereda för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet.

I Transportstyrelsens uppdrag ingår att:

1. Lämna förslag på författningsändringar som gör det möjligt att på väg som inte är enskild tillåta färd med fordonståg
 - med bruttovikt upp till 74 ton inom nu gällande längdbegränsningar i 4 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276) och,
 - med ytterligare modulenheter enligt artikel 4. 4 (b) i rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.
2. Beskriva konsekvenserna av de föreslagna förändringarna, bl.a. de samhällsekonomiska konsekvenserna kopplade till de transportpolitiska målen samt de finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer. De föreslagna förändringarna ska kunna genomföras med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå.

I Sverige har utvecklingen gått i riktning mot allt tyngre och längre fordon och fordonståg. År 1990 utförde fordonståg med en bruttovikt över 50 ton 36 procent av de tunga lastbilarnas totala trafikarbete. År 2011 var andelen 52 procent.

Sedan 2009 pågår försök med tyngre och längre fordonståg än de med 25,25 meters längd och 60 tons maximal bruttovikt som tillåts i Sverige i dag. Försöken visar att energianvändningen kan minska med mellan 10 och 25 procent per ton fraktat gods. Utsläppen av koldioxid minskar i motsvarande grad. Det finns också en samhällsnytta i en mer rationell användning av infrastrukturen genom att ledig kapacitet kan utnyttjas mer effektivt. För varuägare kan det innebära sänkta transportkostnader, eftersom det krävs färre fordon för att transportera samma mängd gods. Gjorda analyser visar att vårt nuvarande höga behov av transporter även fortsatt kommer att öka. Vissa analyser pekar på att det i den närmaste framtiden inte finns någon teknisk utveckling för fordonen som motsvarar de miljö- och transporteffektivitetsvinster som kan uppnås genom att tillåta tyngre och längre fordonståg.

2.2 Förutsättningar och legala krav

2.2.1 Bestämmelser om högsta tillåtna vikt och längd för fordonståg

Eftersom det i uppdraget ingår att lämna förslag på författningsändringar, behöver dagens system med bärighetsklasser belysas. Systemet är definierat i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och närmare materiellt reglerat i trafikförordningen (1998:1276) och föreskrifter meddelade med stöd av förordningen. Det är bland annat inom detta område som författningsändringar behöver genomföras.

2.2.2 Anpassning av regelverket för fordon

Enligt uppdraget ska dagens höga säkerhetsnivå bibehållas. I skälen anger regeringen att förändringar förutsätter att regelverket för fordon anpassas. I dagens system finns inte särskilda utrustnings- eller konstruktionskrav för att på vägar som inte är enskilda få föra fordon eller fordonståg med en bruttovikt upp till 60 ton. De krav som gäller för fordonen i fråga om beskaffenhet och utrustning samt de krav i fråga om axelbelastningar och axelavstånd som finns i trafikförordningen ska vara uppfyllda. För att behålla säkerhetsnivån behöver rapporten belysa vilka förutsättningar för att ställa krav kopplade till att föra fordonståg med en högre bruttovikt och en utökad längd. Det innebär att utgångspunkt behöver tas i de förutsättningar som finns i fordonslagen (2002:574) och mot bakgrund av EU-rättsliga bestämmelser för godkännande av fordon.

2.2.3 Förhållandet till EU-rättslig reglering

I syfte att inom ramarna för den gemensamma transportpolitiken möjliggöra att vägfordon utnyttjas bättre i trafiken mellan medlemsstaterna meddelades rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Direktivet gäller i huvudsak dimensioner och vikt på tunga lastbilar, tunga bussar samt därtill kopplade tunga släpvagnar. Huvudregeln är att medlemsstaterna inte får vägra eller förbjuda användning av dessa fordon inom sina territorier om fordonen inte överskrider de gränsvärden för längd och bredd som anges i bilaga I till direktivet.

Inom EU pågår en översyn av direktivet. Direktivet begränsar generellt möjligheterna för Sverige att, med hänsyn till våra gemenskapsrättsliga förpliktelser, införa bestämmelser som möjliggör att längre och tyngre fordonståg får föras på vägar som inte är enskilda. Redan idag avviker Sverige från direktivets bestämmelser om vikt och längd, och förslagen om

författningsändringar som Transportstyrelsen fått i uppdrag att lämna innebär också avvikelser från direktivet. Direktivet ger möjligheter till avvikande nationella bestämmelser. Transportstyrelsens förslag ska utgå från direktivets möjligheter till avvikande bestämmelser.

2.2.4 Övrigt

I vägtrafikskattelagen (2006:226) finns bestämmelser om skyldighet att betala vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt till staten för vissa fordon. Storleken på skatten beror på fordonsslag, drivmedel, koldioxidutsläpp och skattevikt. Tunga bussar, tunga lastbilar, tunga terrängvagnar och andra släpvagnar än påhängsvagnar har viktbaserad fordonsskatt. Skattevikten för dessa fordon är totalvikten, dock högst den bruttovikt som fordonet får föras med på vägar som tillhör bärighetsklass 1. Av hänsyn till konkurrensneutraliteten kan det dock finnas anledning att framgent utreda om vägtrafikskattelagen och dess bilagor bör revideras, om de föreslagna ändringarna om den högsta tillåtna bruttovikten i trafikförordningen genomförs. Frågan ligger utanför Transportstyrelsens uppdrag och utgör inte en legal förutsättning för att tillåta längre och tyngre fordonståg på vägar som inte är enskilda och har därför inte utretts närmare.

2.3 Genomförandet av uppdraget

Vid genomförande av uppdraget har Transportstyrelsen haft en omfattande samverkan med Trafikverket. De två myndigheterna har bland annat gemensamt tagit fram den samhällsekonomiska analysen i bilaga 5.

Inom ramarna för uppdraget anordnades ett samrådsmöte, dit företrädare för Rikspolisstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting, företrädare för transportköpare, transportörer och fordonsindustrin samt regionalt utvecklingsansvariga bjöds in. Syftet med mötet var att få deltagarnas syn, samtidigt som Trafikverket och Transportstyrelsen informerade om pågående arbete och lösningsförslag. Uppslutningen vid mötet var mycket stor och därutöver har ett stort antal enskilda möten ägt rum.

3 En ny bärighetsklass – lagen om vägtrafikdefinitioner

3.1 Bakgrund och problembeskrivning

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner finns olika beteckningar med angivna betydelser. Beteckningarna är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa. Vägtrafikskattelagen (2006:227), fordonslagen (2002:574), lagen (2001:558) om vägtrafikregister, trafikförordningen (1998:1276) och andra författningar på vägtrafikområdet anger att de beteckningar som används i respektive författning har samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner. I anslutning till lagen om vägtrafikdefinitioner gäller förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, som innehåller definitioner utöver de som finns i lagen. Lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner kan sägas begränsa möjligheterna att i andra författningar meddela bestämmelser där beteckningarna används i eller får annan betydelse.

I 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner definieras *bärighetsklass* som indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är enligt definitionen bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).

Beteckningen bärighetsklass fördes 2006 över från förordningen om vägtrafikdefinitioner till lagen om vägtrafikdefinitioner. Lydelsen ändrades inte. Syftet med införandet var att komma bort från hänvisningen i den dåvarande fordonsskattelagen (1988:327) till en författning av lägre dignitet. Detta mot bakgrund av att bärighetsklassbestämmelserna har betydelse för skattevikten enligt 1 kap. 6 § vägtrafikskattelagen (jfr. regeringens proposition 2005/06:65 *Ny vägtrafikskattelag, m.m.* s. 150).

Närmare bestämmelser om högsta tillåtna axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt högsta tillåtna bruttovikt för var och en av de tre bärighetsklasserna finns främst i 4 kap. 11–14 §§ trafikförordningen och bilaga 1–3 till förordningen. Detta beskrivs i avsnitt 4.2.2.

3.2 Bärighetsklass 4 (BK4)

3.2.1 Förslaget

Förslag

Definitionen av beteckningen bärighetsklass ska ändras till att omfatta ytterligare en bärighetsklass.

3.2.2 Gällande bestämmelser

I 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras *bärighetsklass* enligt nedan.

Bärighetsklass Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).

3.2.3 Skäl till förslaget

Det vore teoretiskt möjligt att endast höja det högsta tillåtna axel-, boggi- och trippelaxeltrycket samt högsta tillåtna bruttovikten generellt för BK1 upp till 74 ton. Detta skulle vara möjligt genom endast författningsändringar i trafikförordningen (1998:1276). En sådan lösning skulle dock få omfattande konsekvenser i fråga om meddelande av föreskrifter med avvikelser och utmärkning av dessa avvikelser. Det skulle även få omedelbar betydelse för andra väghållare än staten i form av kommunerna. I avsnittet 4.2 beskrivs närmare varför förslaget om att höja den högsta tillåtna bruttovikten till 74 ton inte bör genomföras genom att generellt höja vad som är tillåtet på väg som tillhör BK1.

En annan lösning som inte ska uteslutas är att låta Trafikverket, eller kommunen om den är väghållare, besluta att på vissa vägsträckor som tillhör BK1 tillåta högre bruttovikter. Trafikförordningen skulle i så fall behöva innehålla enbart en ytterligare alternativ bilaga med tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt för dessa sträckor inom BK1. Ett problem med en sådan lösning är att BK1 i så fall skulle kunna innebära två, eller flera, indelningar av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Ett annat skäl till att en sådan lösning vore mindre lämplig är den betydelse som lagen om vägtrafikdefinitioner har för andra författningar på vägtrafikområdet och på exempelvis vägtrafikskattelagen.

Nuvarande möjligheter för myndigheter att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler om axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt gäller endast begränsning till lägre vikter än vad som följer av 4 kap. 12 § trafikförordningen. Att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler som tillåter högre vikter skulle kräva en ändring i 10 kap. 1 § 19. Men lokala trafikföreskrifter kan i allmänhet inte användas för omfattande tillåtande regler. Transportstyrelsen anser det olämpligt att införa en möjlighet att genom lokala trafikföreskrifter tillåta högre vikter.

Transportstyrelsen bedömer att den mest ändamålsenliga lösningen, för att på väg som inte är enskild tillåta färd med fordonståg med bruttovikt upp till 74 ton, är att en ny bärighetsklass förs in i lagen om vägtrafikdefinitioner. Transportstyrelsen föreslår att den nya bärighetsklassen betecknas bärighetsklass 4 (BK4).

Ett alternativ till beteckningen är att numreringen BK1, BK2 och BK3 ändras för att motsvara de högsta tillåtna bruttovikterna i bärighetsklasserna och att den nya bärighetsklassen skulle kallas BK74 och de övriga BK60, BK51 och BK37. Det skulle skapa ett mer logiskt och enhetligt system som också öppnar för att med samma logik införa ytterligare bärighetsklasser i den utsträckning det behövs. Mot att ändra numreringen talar främst att det handlar om inarbetade begrepp och att lagen i så fall skulle låsa numreringen, trots att det kan finnas möjlighet att inom befintliga bärighetsklasser justera den högsta tillåtna bruttovikten något. Även om meddelade föreskrifter om bärighetsklasser inte skulle behöva ändras, förutsatt att det meddelades övergångsbestämmelser, skulle ändå utmärkning av främst BK2 och BK3 på sikt behöva ändras. Därför bedömer Transportstyrelsen att BK4 är den i dagsläget lämpligaste beteckningen på den nya bärighetsklassen.

Det finns en bristande logik i beteckningen BK4: tanken med den nya bärighetsklassen är att kunna tillåta ytterligare högre bruttovikt än övriga bärighetsklasser, där nuvarande BK1 tillåter högst bruttovikt och BK3 tillåter lägst. På sikt kan det finnas anledning att överväga om numreringen av även befintliga bärighetsklasser bör vändas så att BK1 ska vara den som tillåter lägst bruttovikt, för att i en stigande skala kunna räkna upp fler bärighetsklasser när och om det behövs.

Det skulle också kunna övervägas att låta begreppet bärighetsklass ha betydelsen *Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt enligt föreskrifter som regeringen meddelar*. Därmed skulle antalet bärighetsklasser och beteckningarna på dem bestämmas i trafikförordningen eller annan författning med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Mot detta talar främst det som regeringen anfört i propositionen 2005/06:65 *Ny vägtrafikskattelag, m.m.* s. 150 om betydelsen av begreppet bärighetsklass för definitionen av skattevikt för bestämmande av skattevikten och på vilken nivå av författning som ett sådant begrepp bör vara reglerat.

4 En ny bärighetsklass – trafikförordningen

4.1 Bakgrund och problembeskrivning

4.1.1 Dagens system med bärighetsklasser

Här förklaras vad som i 4 kap. 11, 12 och 13 §§ trafikförordningen avses med *vägar som inte är enskilda* i förhållande till bland annat begreppet *allmän väg*. Trafikreglerna i 4 kap. 11, 12 och 13 §§ trafikförordningen gäller på *vägar som inte är enskilda*. Vägar som inte är enskilda kan i sin tur indelas i *allmänna vägar* enligt väglagen (1971:948) samt *andra vägar* som inte är enskilda i form av vägar enligt plan- och bygglagen (2010:900) eller motsvarande äldre bestämmelser (kommunala gator).

I 1 § väglagen (1971:948) sägs följande:

Allmän väg är, förutom väg som anläggs enligt denna lag eller enligt lagen förändras till allmän, sådan för allmän samfärdsel upplåten väg som av ålder ansetts som allmän eller enligt äldre bestämmelser anlagts som eller förändrats till allmän och som vid denna lags ikraftträdande hålls av staten eller en kommun.

En väg upphör att vara allmän, när vägen dras in. Om en kommun är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när den enligt plan- och bygglagen (2010:900) upplåts eller ska vara upplåten till allmänt begagnande som gata. Om en väg har upplåtits till allmänt begagnande som gata medan staten är väghållare, upphör vägen att vara allmän, när kommunen övertar väghållningen.

För allmän väg är i allmänhet staten väghållare. Trafikverket handhar väghållningen för statens räkning och har tillsyn över kommunernas väghållning. Väghållningsmyndighet är, då staten är väghållare, den till Trafikverket hörande regionala förvaltning som regeringen bestämmer. Bestämmelser för trafik på väg och i terräng finns i huvudsak i trafikförordningen (1998:1276) och föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen. Idag är trafikförordningen i stort uppbyggd kring ett system med allmänna trafikregler, dit bestämmelserna om bärighetsklasser hör, och förutsättningar för olika myndigheter att meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter.

Systemet med bärighetsklasser reglerar inte vad vägarna tål, utan utgör trafikregler om vad som är tillåtet och inte tillåtet i fråga om axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt.

På enskilda vägar avgör den enskilda vägens ägare i vilken utsträckning trafik med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådan får ske.

Bestämmelserna om indelning av vägar i bärighetsklasser omfattar inte enskilda vägar. Detta anges även i 10 kap. 10 § trafikförordningen, där det även står att sådana förbud ska utmärkas med vägmärken eller på annat tydligt sätt. Det finns ingen skyldighet för vägens ägare att anpassa en enskild vägs bärighet till vad som får föras på vägar som inte är enskilda. Författningsförslagen som redovisas berör således endast vägar som *inte* är enskilda.

Bestämmelser om indelningen av vägar som inte är enskilda i bärighetsklasser samt bestämmelser om tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt vid färd på vägar som inte är enskilda för respektive bärighetsklass finns främst i 4 kap. 11-14 §§ trafikförordningen och bilaga 1–3 till förordningen. Nuvarande viktbestämmelser gäller i huvudsak sedan 1993.

Enligt 13 kap. 3 § första stycket trafikförordningen kan en kommun och den statliga väghållningsmyndigheten i den region där en färd påbörjas pröva frågor om undantag från 4 kap. 12–15 a eller 17 §§. Kommunen prövar undantag som rör kommunen och den statliga väghållningsmyndigheten prövar undantag som rör mer än en kommun. Av 4 kap. 12, 13 och 17 b §§ trafikförordningen framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att de värden som anges i fråga om olika axelvikter och bruttovikter, axelavstånd och längder i dessa paragrafer under- eller överskrids. Sådana föreskrifter får begränsas till att avse en viss väg eller vägsträcka.

4.1.2 Förhållandet till direktiv 96/53/EG

Systemet med bärighetsklasser och därtill hörande bruttoviktstabeller har inte sitt ursprung i gemenskapsrättsliga bestämmelser och förekommer heller inte i de flesta andra länder inom EU

Direktivet 96/53/EG anger högsta tillåtna vikter i internationell trafik, vilket har ansetts innebära att medlemsstaterna kan tillåta högre vikter i nationell trafik. Sverige får däremot inte förbjuda trafik med fordonståg som uppfyller gränsvärdena avseende vikt i bilaga I till direktivet.

4.2 Föreskrifter om den nya bärighetsklassen

4.2.1 Förslaget

Förslag

- Bärighetsklass 1 ska inte ändras till att tillåta bruttovikter upp till 74 ton.
- Trafikverket och kommunerna ska ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om att vägar som inte är enskilda ska tillhöra bärighetsklass 4.

4.2.2 Gällande bestämmelser

Vägar som inte är enskilda delas in i tre bärighetsklasser, vilket framgår av 4 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276). Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg BK1 och övriga vägar som inte är enskilda BK2. Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg ska tillhöra BK2 eller BK3 meddelas av Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, av kommunen. Föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan väg ska tillhöra BK1 eller BK3 meddelas av kommunen.

4.2.3 Skäl till förslaget

Dagens system bygger på att fordonståg får föras med högre bruttovikt på allmänna vägar än på andra vägar som inte är enskilda (kommunala gator). Trafikverket och kommunerna kan föreskriva att en väg ska tillhöra en annan bärighetsklass än vad som annars hade gällt.

Kommunala gator har delvis andra förutsättningar än vad som i allmänhet gäller för allmänna vägar. Exempelvis kan nämnas att de faktiska fordons hastigheterna är lägre på kommunala gator, vilket gör att fordonsvikten, på en kommunal gata, påverkar konstruktionen under en längre tid med större belastning och med snabbare nedbrytning som följd. Likaså har gator i tätorter mer stillastående trafik vid till exempel busshållplatser och korsningar. I kommunala gator finns många ledningar av olika slag (el, fjärrvärme, vatten, avlopp och dagvatten). Vad som är tillåtet i fråga om axelbelastningar och bruttovikt är också lägre på kommunala gator än på de allmänna vägarna.

Trafikverket har uppgett att endast en liten del av det statliga vägnät som tillhör BK1 idag skulle klara av en ökning till 74 tons bruttovikt utan att det skulle innebära stor förslitning på de allmänna vägarna och att det framför allt skulle riskera broarnas hållbarhet. Antagligen skulle en ännu mindre del av det kommunala vägnätet klara en ökning till 74 tons bruttovikt. En ökning skulle leda till kostnader och olägenheter som vida överstiger nyttan.

Därför föreslår Transportstyrelsen **inte** att 74 ton införs som generell begränsning istället för dagens viktbegränsningar till 60 respektive 51,4 ton. Detta skulle nämligen kräva att det meddelades föreskrifter om avvikelser i stor omfattning. Antalet vägsträckor som då skulle omfattas av föreskrifter om avvikelser från en huvudregel om 74 tons högsta tillåtna bruttovikt skulle långt överstiga antalet vägsträckor som skulle ha en tillåtlighet enligt huvudregeln. Utmärkningen av avvikelser skulle bli omfattande.

Istället föreslår Transportstyrelsen att Trafikverket och kommunerna ska få en möjlighet att föreskriva om att en viss väg ska tillhöra den nya bärighetsklassen, där Trafikverket och kommunerna finner det lämpligt. Därigenom skapas inom ramarna för nuvarande system möjligheter för fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton att kunna trafikera delar av det nät av vägar som inte är enskilda.

Ändringens betydelse blir beroende av i vilken utsträckning kommuner och Trafikverket föreskriver att vägar ska tillhöra den nya bärighetsklassen.

4.3 Värden för axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och högsta tillåtna bruttovikt

4.3.1 Förslaget

Förslag

För axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och högsta tillåtna bruttovikt ska anges värden som inte får överskridas vid färd med motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon på väg som tillhör den nya bärighetsklassen.

4.3.2 Gällande bestämmelser

På vägar som inte är enskilda får, enligt 4 kap. 12 § trafikförordningen, motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon endast föras om de värden för respektive bärighetsklass som anges nedan inte överskrids.

	BK1	BK2	BK3
1. Axeltryck			
a. Axel som inte är drivande	10 ton	10 ton	8 ton
b. Drivande axel	11,5 ton	10 ton	8 ton
2. Boggitryck			
a. Avståndet mellan axlarna	11,5 ton	11,5 ton	11,5 ton
är mindre än 1,0 meter			
b. Avståndet mellan axlarna	16 ton	16 ton	12 ton

är 1,0 meter eller större
men inte 1,3 meter

c. Avståndet mellan axlarna	18 ton	16 ton	12 ton
--------------------------------	--------	--------	--------

är 1,3 meter eller större
men inte 1,8 meter

d. Avståndet mellan axlarna	19 ton	16 ton	12 ton
--------------------------------	--------	--------	--------

är 1,3 meter eller större
men inte 1,8 meter och
drivaxeln är försedd
med

dubbelmonterade hjul
och

luftfjädring eller
likvärdig

fjädring, eller
drivaxlarna

är försedda med
dubbelmonterade hjul
och

vikten inte överstiger
9,5

ton på någon av
axlarna

e. Avståndet mellan axlarna	20 ton	16 ton	12 ton
--------------------------------	--------	--------	--------

är 1,8 meter eller större

3. Trippelaxeltryck

a. Avståndet mellan de yttre axlarna är mindre än 2,6 meter	21 ton	20 ton	13 ton
--	--------	--------	--------

b. Avståndet mellan de yttre axlarna är 2,6 meter eller större	24 ton	22 ton	13 ton
---	--------	--------	--------

4. Bruttovikt av fordon och fordonståg

a. Fordon på hjul	Bilaga 1	Bilaga 2	Bilaga 3
b. Fordon på band	24 ton	18 ton	18 ton
c. Fordon på medar	18 ton	18 ton	18 ton

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att de värden som anges i första stycket överskrids. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor i fråga om förändring samt fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät.

4.3.3 Skäl till förslaget

Den nya bärighetsklassen

Bestämmelserna i 4 kap. 12 § trafikförordningen syftar till att fördela axeltrycken på fordonståget. För att kunna öka bruttovikten från 60 till 74 ton på fordonståg krävs dels andra fordonstekniska krav i form av antal axlar, dels att axellaster kan ökas. Trafikverket har bedömt att på ett begränsat statligt vägnät kan det högsta tillåtna trippelaxeltrycket ökas från 24 till 26 ton utan att broarnas och vägarnas förslitning ökar väsentligt. Det föreslagna högre trippelaxeltrycket överensstämmer med den nya bilagan till trafikförordningen för upp till 74 tons högsta tillåtna bruttovikt. Om inte gränsen för det högsta tillåtna trippelaxeltrycket höjs, kan inte heller fordonstågets bruttovikt uppgå till 74 ton.

Efter Trafikverkets broberäkningar föreslår Transportstyrelsen att begränsningen för vikten på

- trippelaxel med avstånd mellan de yttre axlarna från 4,4 meter men inte 4,7 meter ökas från 24 till 25 ton
- trippelaxeln med avstånd mellan de yttre axlarna på mer än 4,7 meter ökas från 24 till 26 ton.

Transportstyrelsens bemyndigande

Av 4 kap. 12 § andra stycket trafikförordningen framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att de värden som anges i första stycket överskrids. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor i fråga om förändring samt fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät.

Med stöd av bemyndigandena i 4 kap. 12, 13 och 17 b §§ samma förordning har Transportstyrelsen meddelat följande föreskrifter:

- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:104) om färd med långa och tunga fordonståg mellan Överkalix och Piteå
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:3) om färd med lastbil med två påhängsvagnar mellan Malmö och Göteborg.
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:27) om färd med lastbil med två släpkärror mellan Malmö och Göteborg

- Transportstyrelsens föreskrifter (2014:32) om färd med långa och tunga fordonståg mellan Södertälje och Malmö

Samtliga föreskrifter i uppräknningen gör det möjligt att under en begränsad tid föra fordonståg som både är längre och tyngre. Föreskrifterna innehåller bestämmelser om krav på viss konstruktion och utrustning.

Föreskrifterna som Transportstyrelsen meddelat med stöd av 4 kap. 12, 13 och 17 b §§ har utformats så att de inte ska äventyra trafiksäkerheten. Utifrån tester på provbanor har Transportstyrelsen för att säkerställa sidostabiliteten, infört krav på elektroniskt stabilitetskontrollsystem och krav på tågsammansättning och axelavstånd. Dessa krav på viss konstruktion och utrustning syftar inte enbart till att säkra trafiksäkerheten inom ramarna för dessa föreskrifter utan även till att ge Transportstyrelsen ytterligare kunskaper i fråga om vilka villkor som behöver föreskrivas i fråga om förändret samt fordonens konstruktion och utrustning för att trafiksäkerheten inte ska äventyras.

Transportstyrelsens bemyndigande utesluter i och för sig inte att föreskrifterna omfattar ett större vägnät. Bemyndigandet har dock sannolikt inte kommit till för att Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter som innebär att infrastrukturen skadas avsevärt eller framtvingar stora investeringskostnader för väghållaren. För att på ett ändamålsenligt sätt skapa förutsättningar för förändret av tyngre och längre fordonståg är en generell trafikregel på förordningsnivå därför att föredra. Av denna anledning föreslår Transportstyrelsen att författningsändringarna genomförs i trafikförordningen.

4.4 Avstånd mellan första och sista axeln

4.4.1 Förslaget

Förslag

Värden för avståndet mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på fordonet som det är kopplat till ska anges för den nya bärighetsklassen. Värdena får inte underskridas vid färd på väg.

4.4.2 Gällande bestämmelser

Enligt 4 kap. 13 § trafikförordningen får fordonståg endast föras på vägar som inte är enskilda om de värden som anges nedan för avståndet mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på fordonet som det är kopplat till inte underskrids.

BK1	BK2	BK3
-----	-----	-----

1. Båda axlarna är enkelaxlar	3 meter	3 meter	3 meter
2. Den ena axeln är en enkelaxel och den andra ingår i en boggi eller trippelaxel	3 meter	4 meter	4 meter
3. Axlarna ingår i var sin boggi	4 meter	4 meter	4 meter
4. Den ena axeln ingår i en boggi och den andra i en trippelaxel eller båda i en trippelaxel	5 meter	-	-

Ett fordonståg får dock föras på sådana vägar som avses i första stycket om vikten för varje möjlig kombination av axlar inom fordonståget understiger högsta tillåtna bruttovikt för motsvarande avstånd mellan första och sista axeln, enligt bilaga 1–3 till denna förordning. Vid jämförelse med bilaga 1 ska de värden som anges för släpvagnar gälla, om den tillåtna bruttovikten därigenom blir högre.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordonståg får föras trots att de värden som anges i första och andra styckena underskrids.

Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor i fråga om förändring samt fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät.

4.4.3 Skäl till förslaget

Bestämmelserna i 4 kap. 13 § trafikförordningen syftar till att fördela axeltrycken på fordonståget. Även för den nya bärighetsklassen bedöms det finnas behov av att ange värden som inte får underskridas.

De värden som anges i förslaget grundar sig på Trafikverkets broberäkningar, som finns att läsa i Trafikverkets redovisning av uppdraget.

Det kan sägas utgöra ett problem att avståndet mellan axlarna minskas i jämförelse mellan BK1 och den nya bärighetsklassen. Det innebär att ett fordonståg som satts samman för 74 tons bruttovikt på BK4-väg riskerar att få ett avstånd mellan sista axel på ett fordon och första axel på följande fordon som underskrider minsta tillåtna avståndet för BK1. Det innebär att en uträkning enligt 4 kap. 13 § andra stycket måste göras för att säkerställa

den högsta tillåtna bruttovikten för fordonståget. Motsvarande situation finns redan för vissa fordonståg i övergången mellan vägar som tillhör olika bärighetsklasser.

Transportstyrelsens bemyndigande

Enligt 4 kap. 13 § andra stycket trafikförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om att fordonståg får föras trots att de värden som anges i första och andra styckena underskrids. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor i fråga om förändret och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät. I avsnitt 4.3.3. har de föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndigandet beskrivits.

4.5 Förhållandet mellan bärighetsklass 1 och 4**4.5.1 Förslaget****Förslag**

Fordonståg som uppfyller kraven i direktiv 96/53/EG ska få föras på vägar som tillhör den nya bärighetsklassen, under samma förutsättningar som på vägar som tillhör bärighetsklass 1.

4.5.2 Gällande bestämmelser

Enligt 4 kap. 14 § trafikförordningen får fordon eller fordonståg som huvudsakligen används i internationell trafik föras på vägar med BK1, även om de bruttovikter som anges i 12 § första stycket 4 och bilaga 1 överskrids eller om de avstånd som anges i 13 § underskrids. Undantaget gäller endast om följande bruttovikter och längdmått inte överskrids.

1. 26 ton för treaxligt motorfordon.
2. 38 ton för fyraxligt fordonståg.
3. 40 ton för fem- eller sexaxligt fordonståg.
4. 44 ton för treaxligt motorfordon med två- eller treaxlig påhängsvagn vid transport av 40 fots ISO-container.
5. 16,5 meter för bil med påhängsvagn.
6. 18,75 meter för bil med släpvagn.

4.5.3 Skäl till förslaget

Systemet med bärighetsklasser och därtill hörande bruttoviktstabeller har inte sitt ursprung i gemenskapsrättsliga bestämmelser och förekommer därför heller inte i de flesta andra länder. Ett fordonståg som uppfyller kraven i direktiv 96/53/EG för internationella transporter kan ha större bruttovikt än Sveriges bärighetsklasser medger. Sverige får inte införa regler som begränsar den fria rörligheten genom att fordon som uppfyller kraven enligt direktivet hindras att föras i Sverige. Utan bestämmelsen i 4 kap. 14 §

skulle internationella transporter i Sverige få en lägre begränsning i fråga om bruttovikt än andra.

Ändringen motiveras av att fordonståg som med stöd av bestämmelsen under vissa förutsättningar ska få föras på vägar som tillhör BK1 även ska få föras på vägar som tillhör BK4.

4.6 Utmärkning

4.6.1 Förslag

Förslag

- Föreskrifter om bärighetsklass 4 ska inte märkas ut.

4.6.2 Gällande bestämmelser

Enligt 10 kap. 13 § trafikförordningen ska bland annat föreskrifter om BK2 eller BK3 märkas ut. Utmärkning ska göras enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90) eller föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen. Av samma paragraf framgår också att särskilda trafikregler om axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och bruttovikt med begränsning till lägre vikter än som följer av 4 kap. 12 § ska märkas ut.

4.6.3 Skäl till förslaget

Det finns ingen skyldighet att på allmän väg märka ut BK1 och heller ingen skyldighet att på annan väg som inte är enskild, det vill säga på det kommunala vägnätet, märka ut BK2. Det finns ingen skyldighet att på annan väg som inte är enskild märka ut föreskrifter om att vägen ska tillhöra BK1.

Det finns heller ingen skyldighet att märka ut där allmän väg övergår i annan väg som inte är enskild. Utan kunskaper om eventuell detaljplan för området är det svårt för den som för ett fordonståg att känna till när allmän väg övergår i en annan väg som inte är enskild. Även den övergången innebär att vad som är tillåtet ifråga om bruttovikt inskränks, men det är inte känt att det skulle utgöra ett problem att övergången inte märks ut. Föreskrifter om att väg ska tillhöra en BK4 innebär – oavsett om vägen är allmän eller annan väg som inte är enskild (kommunal gata) – en utökad tillåtlighet i fråga om bruttovikt. Därför saknas det skäl till att kräva utmärkning. Detta hindrar troligen inte den som har hand om väg- och gatuhållningen att märka ut föreskrifterna, om så är lämpligt.

4.6.4 Förslag

Förslag

- Ett nytt förbudsmärke om begränsat trippelaxeltryck ska införas.

4.6.5 Gällande bestämmelser

Det finns idag inget förbudsmärke som anger högsta tillåtna trippelaxeltryck.

4.6.6 Skäl till förslaget

Av 10 kap. 1 § trafikförordningen framgår att särskilda trafikregler kan meddelas genom lokala trafikföreskrifter. De särskilda trafikreglerna kan bland annat avse axeltryck, boggityck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med begränsning till lägre vikter än vad som följer av 4 kap. 12 § samma förordning. Eftersom förslaget innebär större tillåtna vikter och större högsta tillåtna trippelaxeltryck i BK4, kan behovet av särskilda trafikregler antas bli större än idag. Särskilda trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter ska, enligt 10 kap. 13 § punkten 3, utmärkas enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90) eller föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen.

Vägmärken har, enligt 1 kap. 4 § vägmärkesförordningen, den innebörd som framgår av förordningen. De har den utformning, storlek och färgsättning som framgår av förordningen eller av föreskrifter som meddelats med stöd av vägmärkesförordningen. Av 2 kap. 8 § vägmärkesförordningen framgår förbudsmärken. Det finns idag ett märke C23, *Begränsat axeltryck*, samt ett märke C24, *Begränsat boggityck*. Det finns inget förbudsmärke på vilket högsta tillåtet trippelaxeltryck anges, vilket redan idag kan medföra en svårighet att märka ut när sådana särskilda begränsningar finns. Eftersom fordonståg med bruttovikt med 74 ton kräver trippelaxel på både bil och släpvagn, bör vägmärkesförordningen kompletteras med ett märke för begränsat trippelaxeltryck för att också kunna märka ut särskilda trafikregler som begränsar det högsta tillåtna trippelaxeltrycket.

5 Ändring av bärighetsklass 1 – trafikförordningen (1998:1276)

5.1 Bakgrund och problembeskrivning

5.1.1 Dagens system med bärighetsklasser

Som beskrivits i avsnitt 4 finns bestämmelser om tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt för var och en av de tre bärighetsklasserna främst i 4 kap. 11–14 §§ trafikförordningen (1998:1276) och bilaga 1–3 till förordningen. Transportstyrelsen har bedömt att det inte är lämpligt att höja tillåtligheten för BK1 till 74 ton, både med hänsyn till infrastrukturen och till det behov av föreskrifter som en höjning skulle medföra. Men detta utesluter inte att det är möjligt att inom ramarna för BK1 höja den högsta tillåtna bruttovikten något.

5.1.2 Förhållandet till direktiv 96/53/EG

Se avsnitt 4.1.2

5.2 Nya värden för bärighetsklass 1

5.2.1 Gällande bestämmelser

Se avsnitt 4.3.2.

5.2.2

Förslag

Värdena i fråga om högsta tillåtna bruttovikt som inte får överskridas vid färd med motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon på vägar som tillhör BK1 ska ändras till att tillåta upp till 64 tons bruttovikt.

Fordon i fordonståg med en bruttovikt över 60 ton ska vara godkända vid lämplighetsbesiktning.

5.2.3 Skäl för förslaget

Trafikverket har inom ramarna för sitt regeringsuppdrag gjort beräkningar på att inom ramarna för nuvarande axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck höja den högsta tillåtna bruttovikten på vägar med BK1 från 60 till 64 ton. Trafikverket bedömer att infrastrukturen tål den belastning som förslaget eventuellt skulle medföra. Transportstyrelsen utgår från Trafikverkets bedömning. Detta skulle innebära att ytterligare gods kan transporteras. Mot denna bakgrund föreslår Transportstyrelsen att den högsta tillåtna bruttovikten höjs till 64 ton för axelavstånd mellan 18,6

meter och 20,6 eller större, enligt den föreslagna ändringen i bilaga 1 till trafikförordningen (1998:1276). Dessutom höjs den högsta tillåtna bruttovikten för släpvagnar från 36 ton till 38 ton för axelavstånd mellan 7,6 meter och 7,8 meter eller större.

En begränsning med förslaget är att det endast speglar Trafikverkets bedömning att det statliga vägnätet klarar att den högsta tillåtna bruttovikten på fordonståg ökar med 4 ton. Alla ändringar inom nuvarande bärighetsklasser påverkar dock också kommunerna.

Som vi redogjort för under 4.2 har kommunerna idag i 4 kap. 11 § trafikförordningen ett bemyndigande att meddela föreskrifter om att annan väg som inte är enskild ska tillhöra BK1. Sådana föreskrifter om bärighetsklass kungörs elektroniskt på en särskild webbplats, enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. Webbplatsen kallas Svensk trafikföreskriftssamling (STFS)².

Enligt 13 kap. 1 § trafikförordningen ska länsstyrelsen varje år upprätta en sammanställning över allmänna vägar och andra viktiga vägar i länet. Sammanställningen ska även uppta bärighetsföreskrifter och sådana lokala trafikföreskrifter som är av större allmänt intresse. Sammanställningen ska införas i länets författningssamling och sändas till berörda myndigheter, exempelvis myndigheter som har hand om väg- och gatuhållningen. Genom denna sammanställning kungörs inte föreskrifterna som tas upp i sammanställningen.

Enligt länsstyrelsernas sammanställningar för 2012 har 258 kommuner bärighetsföreskrifter om BK1 och BK3 men i STFS finns sådana föreskrifter endast från 80 kommuner.

Det är sannolikt att fler än de kommuner som meddelat föreskrifter sätter upp märken för bärighetsklasser, trots att några föreskrifter om detta inte är meddelade. Som berörs i avsnitt 4.1.1. reglerar inte systemet med bärighetsklasser i sig vad vägen tål, utan vad som tillåts vid färd på vägen. Det finns dock i dagsläget en begränsad kunskap om i vilken utsträckning som kommunala gator skulle påverkas negativt av att den högsta tillåtna bruttovikten i BK1 höjdes till 64 ton. Det kan antas att vägsplitaget ökar när högsta tillåtna bruttovikten ökar. Något samråd med samtliga kommuner har inte varit möjligt inom ramarna för utredningen.

Med hänsyn till de skäl som redovisas närmare i avsnitt 7.2.3, 8.7.2 och 8.7.3 ska fordon i fordonståg med en bruttovikt över 60 ton vara godkända vid lämplighetsbesiktning för att få användas i fordonståget. Med denna

² www.stfs.se

förutsättning bedöms förslaget inte medföra några negativa trafiksäkerhetskonskvenser.

6 Längre fordonståg – ändringar i trafikförordningen (1998:1276)

6.1 Bakgrund och problembeskrivning

6.1.1 Dagens bestämmelser om högsta tillåtna fordonslängd

Fram till 1967 fanns inga särskilt angivna längdbegränsningar på fordon och fordonståg i svensk rätt. Den 1 januari 1968 infördes bestämmelser (SFS 1967:856) som innebar att motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon inte fick föras på allmän väg, gata eller annan allmän plats, om längden av fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, översteg 24,0 meter.

Bestämmelser om högsta tillåtna längd för färd på väg som inte är enskild finns idag i 4 kap. 17–17c §§ trafikförordningen (1998:1276). Ett annat motordrivet fordon än en buss med eller utan ett därtill kopplat fordon får inte föras på andra vägar än enskilda om fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, är längre än 24,0 meter, enligt 4 kap. 17 §. Längden på ett fordonståg lasten inräknad får dock uppgå till högst 25,25 meter om villkoren i 4 kap. 17 § 1–11 är uppfyllda. Dessa bestämmelser begränsar möjligheterna att på väg som inte är enskild tillåta förandet av längre fordonståg än 25,25 meter. Bestämmelsen är en anpassning till direktiv 96/53/EG. Eftersom längre fordonståg än 25,25 meter kräver antingen längre eller fler fordon i tåget, utgör också bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet på olika fordonståg ett problem, om det finns ett behov av att föra tågen i högre hastighet än 30 eller 40 kilometer i timmen.

6.1.2 Förhållandet till direktiv 96/53/EG

I bland annat syfte att inom ramarna för den gemensamma transportpolitiken möjliggöra att vägfordon utnyttjas bättre i trafiken mellan medlemsstaterna meddelades rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

Direktivet gäller i huvudsak dimensioner på tunga lastbilar, tunga bussar samt därtill kopplade tunga släpvagnar. Direktivet innebär att största tillåtna längd för fordonståg bestående av bil och släpvagn får vara 18,75 meter och största tillåtna fordonsbredd 255 centimeter. Största längd för bil med påhängsvagn får vara 16,5 meter. Längd- och breddbegränsningarna framgår av bilaga I till direktivet. Under förutsättning att dessa fordon inte överskrider gränsvärdena i bilagan får medlemsstaterna som huvudregel inte vägra eller förbjuda användning inom sina territorier.

Direktivet begränsar generellt möjligheterna för Sverige att, med hänsyn till våra gemenskapsrättsliga förpliktelser, införa bestämmelser som möjliggör att längre och tyngre fordonståg får föras på vägar som inte är enskilda.

Av artikel 4, som hänvisar till direktivets bilaga 1, framgår de största tillåtna dimensionerna på fordon eller fordonståg, eller för att använda direktivets uttryckssätt: fordonskombinationer. Av artikel 4. 4 b) framgår att medlemsstaterna får tillåta fordonskombinationer med dimensioner som avviker från bilaga 1.

Artikel 4

1. Medlemsstaterna skall tillåta att fordon eller fordonskombinationer för nationell godstrafik brukas i normaltrafik inom deras territorier endast om dessa uppfyller kraven enligt punkterna 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.
 2. Medlemsstaterna kan dock tillåta att fordon eller fordonskombinationer avsedda för nationell godstrafik brukas i trafik inom deras territorier, även om de inte uppfyller kraven enligt punkterna 1.3, 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I.
 3. Fordon eller fordonskombinationer som överstiger högsta tillåtna dimensioner kan tillåtas att brukas i trafiken endast på särskilt tillstånd, vilket skall utfärdas av de behöriga myndigheterna utan diskriminering, eller på icke-diskriminerande villkor som skall överenskommas från fall till fall med dessa myndigheter, under förutsättning att dessa fordon eller fordonskombinationer befordrar eller är avsedda att befordra odelbar last.
 4. Medlemsstaterna kan tillåta fordon eller fordonskombinationer som används för godsbefordran och som utför vissa nationella transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med dimensioner som avviker från de som anges i punkterna 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.
Transporter skall anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om endera av villkoren i punkterna a eller b är uppfyllt:
 - a) Transporten utförs inom en medlemsstats territorium av specialiserade fordon eller fordonskombinationer under sådana förhållanden som innebär att dessa operationer normalt inte utförs av fordon från andra medlemsstater, exempelvis transport i samband med skogsbruk och skogsindustri.
 - b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, även tillåter användningen av motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar som överensstämmer med de dimensioner som anges i bilaga I och som sammankopplas på så sätt att de minst uppnår den i den aktuella medlemsstaten tillåtna lastlängden, så att alla företag tillförsäkras samma konkurrensvillkor (modulsystemet).Den medlemsstat som är tvungen att anpassa sin väginfrastruktur för att uppfylla villkoret enligt b kan emellertid fram till senast den 31 december 2003 förbjuda nationell godstrafik inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer som överskrider de gällande nationella normerna för dimensioner, under förutsättning att den nationella lagstiftningen utan diskriminering fortsätter att gälla för samtliga gemenskapsföretag på ett icke-diskriminerande sätt.
- Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om de åtgärder som de vidtar för att tillämpa denna punkt.
5. Medlemsstaterna får tillåta att fordon och fordonskombinationer som innehåller nya tekniker eller konstruktioner och som inte kan uppfylla ett eller flera krav enligt detta direktiv utför vissa lokala transporter under en provperiod. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om detta.

6. Medlemsstaterna får tillåta att fordon eller fordonskombinationer för godsbefordran som registrerats eller tagits i bruk före direktivets ikraftträdande och vilkas dimensioner överstiger de som anges i punkterna 1, 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I brukas i trafik inom deras egna territorier, till den 31 december 2006 på grund av förekomsten av skillnader i nationella bestämmelser eller mätmetoder.

Gränsvärdena i bilagan kan jämföras med den maxlängd som tilläts i Sverige redan innan vi gick med i gemenskapen: 24 meter i längd på fordonståget respektive 260 centimeter i bredd på fordonen. Möjligheterna till undantag tillkom bland annat för att det av miljö- och konkurrensskäl var mycket svårt för flera av medlemsländerna, däribland Sverige, att begränsa fordonens längd och vikt, eftersom de under lång tid före direktivets tillkomst tillät längre och tyngre fordon och fordonståg på vägarna.

Av artikel 4. 4 b) framgår att möjligheten att tillåta större längd förutsätter att medlemsstaten tillförsäkrar alla transportföretag samma konkurrensvillkor genom att de ingående fordonen uppfyller dimensionsbestämmelserna i bilaga 1 (modulsystemet).

Med beaktande av artikel 4. 4 b) tillåter Sverige genom 4 kap. 17 § andra meningen trafikförordningen att fordonståg får uppgå till 25,25 meter under vissa förutsättningar, istället för de 24 meter som gäller enligt första meningen samma paragraf. Förutsättningarna för 25,25 meter bygger främst på att det modulsystem som nämns i direktivet följs. För att tillåta längre fordonståg än 25,25 meter måste Sverige även framgent uppmärksamma att sådana bestämmelser ska följa möjligheterna till undantag enligt artikel 4. 4b) i direktivet.

6.2 Längre fordonståg inom ramarna för modulsystemet

Förslag

Fordonståg ska få föras trots att de uppgår till 32 meter, lasten inräknad. Fordonståget ska få föras under förutsättning att fordonen bland annat är sammankopplade enligt det modulsystem som nämns i artikel 4 punkt 4 (b) i rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen samt godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för att fordonen ska få användas i fordonståget.

6.2.1 Gällande bestämmelser

Av 4 kap. 17 § trafikförordningen följer att ett annat motordrivet fordon än en buss med eller utan ett därtill kopplat fordon inte får föras på andra vägar än enskilda om fordonet eller fordonståget, lasten inräknad, är längre än 24,0 meter. Längden av ett fordonståg, lasten inräknad, får dock uppgå till

25,25 meter om följande villkor är uppfyllda.

1. Varje ingående fordon är utrustat med sådana låsningsfria bromsar och kopplingsanordningar som Transportstyrelsen föreskriver.
2. Varje ingående motordrivet fordon har en största längd av 12,0 meter.
3. Varje ingående släpvagn, utom påhängsvagn, har en största längd av 12,0 meter.
4. Avståndet mellan kopplingstappen och bakkanten på en påhängsvagn överstiger inte 12,0 meter.
5. Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och varje punkt på framkanten av en påhängsvagn överstiger inte 2,04 meter.
6. Fordonstågets sammanlagda lastlängd bakom förarhytten, mätt parallellt med fordonstågets längsgående axel, överstiger inte 21,86 meter.
7. Avståndet, mätt parallellt med fordonstågets längsgående axel, från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på fordonståget överstiger inte 22,9 meter.
8. Fordonsbredden, utom för påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon, är högst 2,55 meter.
9. Bredden på påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon är högst 2,60 meter.
10. Varje ingående motordrivet fordon som är i rörelse kan vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,5 meter och en inre radie på 5,3 meter.
11. Fordonståget uppfyller de vändningskrav som Transportstyrelsen föreskriver.

Bestämmelserna om längd och avstånd i första stycket 2-5 ska omfatta även avtagbara påbyggnader och standardiserade godsbehållare såsom containrar.

Enligt 4 kap. 17 b § trafikförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att de längder som anges i 17 § första stycket första meningen och i 17 a § överskrids. Därvid får det även föreskrivas att färd får ske med avvikelse från bestämmelserna i 3 kap. 7 § första och andra styckena, 9 § första och tredje styckena, 11 § och 12 § första stycket 3 samt 9 kap. 1 § första stycket 1 och 2 och 2 § trafikförordningen, om det behövs av framkomlighetsskäl och sker med stor försiktighet. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor när det gäller förandet samt fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras.

6.2.2 Skäl för förslaget

Nuvarande reglering i 4 kap. 17 § andra meningen trafikförordningen speglar möjligheterna till undantag från direktivet i artikel 4 4. b). De villkor som fordonståget ska uppfylla för att få föras med tillämpning av 4 kap.

17 § andra meningen motsvarar i stora delar bilagan till direktivet 96/53/EG. Längre fordonståg som sätts samman enligt det modulsystem som nämns i direktiv 96/53/EG möjliggör att flera standardlastbärare så som containrar eller växelflak kan transporteras på ett fordonståg.

För att öka transporteffektiviteten och minska miljöbelastningen finns det inte enbart skäl att överväga att tillåta tyngre fordonståg utan även längre fordonståg. För vissa varugrupper, så som malm och skogsprodukter, finns främst en transporteffektivitet och miljövinst att uppnå genom att fordonstågen blir tyngre, men inte nödvändigtvis längre. För andra varugrupper, till exempel konsumtionsvaror och många produkter till dagligvaruhandel, finns transporteffektivitet och miljövinst att uppnå främst genom att fordonstågen tillåts bli längre, men inte nödvändigtvis tyngre.

Förslaget bygger på grundförutsättningen i artikel 4. 4 b) i direktiv 96/53/EG: de fordon som ingår i ett fordonståg vars längd är större får inte avvika från de dimensioner som tillåts enligt bilaga 1 till direktivet. Ett fordonståg bestående av bil och två påhängsvagnar för transport av två 40-fotscontainrar skulle uppgå till 32 meter. På så sätt ska möjligheterna till att föra fordonståg som är längre än 25,25 stämma överens med direktivets bilaga I och direktivets möjligheter för undantag. Fordon med avvikande dimensioner kan således inte sättas samman till större sammanlagd längd än 24 meter. Detta utgör ett problem, men det gäller redan idag och en annan ordning vore inte förenlig med undantagsmöjligheterna i direktivets artikel 4. 4 b).

I trafikförordningen (1998:1276) idag anges begränsningen av längden på fordonen eller fordonståget med lasten inräknad. Transportstyrelsen har, med stöd av 4 kap. 17 b § trafikförordningen, meddelat styrelsens allmänna råd (TSFS 2009:62) om undantag för färd med långa fordon liksom även meddelat styrelsens föreskrifter (TSFS 2010:142) om färd med lång odelbar last. Med stöd av föreskrifterna får fordonstågens längd, lasten inräknad, under vissa förutsättningar uppgå till högst 30 meter utan att undantag krävs enligt 13 kap. trafikförordningen, bland annat vid transport av odelbar last. Det förekommer därför redan idag på vägar som inte är enskilda fordonståg som uppgår till 24 meter eller 25,25 meter, men som med utskjutande last inräknad är längre än 24 respektive 25,25 meter. Det är endast på ett fåtal vägar som inte är enskilda som fordonståg idag får föras, med en längd med eller utan last, som överskrider 25,25 meter. Fordonstågen förs idag med stöd av föreskrifter som är meddelade med stöd av 4 kap. 17 b § trafikförordningen eller med stöd av undantag enligt 13 kap. 4 § samma förordning.

För att säkerställa trafiksäkerheten, bland annat att fordonståget har en acceptabel stabilitet även efter sammankoppling av flera fordon, föreslår

Transportstyrelsen att krav ska ställas på att fordonen är godkända vid en sådan besiktning som föreskrivits för att fordonen ska få användas i fordonståget, vilket beskrivs närmare i avsnitt 7. Kravet ska dock inte omfatta det fåtal idag och framgent kända fordonståg som förs med stöd av föreskrifter enligt trafikförordningen eller undantag från trafikförordningen. Övriga punkter i uppställningen över förutsättningar för att få föra fordonståg som uppgår till 32 meter motsvarar punkterna i bestämmelsen om fordonståg som uppgår till 25,25 meter enligt 4 kap. 17 § andra meningen, bortsett från punkterna 1, 6, 7, 10 och 11.

Ett alternativ till att föreslå att fordonen ska vara godkända vid besiktning vore att även för fordon som uppgår till 32 meter ange särskilda tekniska utrustningskrav liknande vad som följer för 25,25 meter. Redan idag finns en svårighet vid övervakningen att på väg kontrollera om kraven enligt 4 kap. 17 § andra meningen är uppfyllda. Som berörs närmare i avsnitt 7 finns behov av än komplexare krav för att säkerställa att dagens trafiksäkerhetsnivå upprätthålls för att generellt tillåta ännu längre fordonståg. För att kontrollera sådana krav krävs bland annat praktiska prov eller beräkningar av vältrisker, något som är svårt att kontrollera vid tillsyn på väg. I framtiden, med ökade kunskaper om de olika möjliga fordonstågens egenskaper, kan underlag finnas för att skapa standardsammansättningar för fordonståg som gör att förutsättningarna för förändring av fordonstågen närmare skulle kunna föras in direkt i trafikförordningen.

Ett problem med att införa möjlighet att föra längre fordonståg på väg som inte är enskild är att infrastrukturen inte i alla delar är framkomlig för dessa fordon och fordonståg. Det finns inget krav att väghållaren ska anpassa vägen till de tillåtna längderna på fordonståg. Det är inte känt att detta innebär ett problem i praktiken. Med stöd av 10 kap. trafikförordningen har olika myndigheter möjligheter att genom lokala trafikföreskrifter meddela särskilda trafikregler om inskränkning till mindre längd på fordon, fordonståg eller last än som tillåts i 4 kap. 15, 17 eller 17 a § trafikförordningen. Endast ett fåtal kommuner och länsstyrelser har, så vitt framgår av svensk trafikföreskriftsamling (STFS), meddelat sådana föreskrifter. Det kan möjligen bero på att det finns uppenbara begränsningar i infrastrukturen som gör att behovet av särskilda trafikregler är begränsat.

Företrädare för fordonsindustrin har under utredningen uppgett att simuleringar av utrymmesbehoven för längre fordonståg upp till 32 meter är marginellt större än vad som behövs för de idag tillåtna fordonstågen (se bilaga 2 och 3). Med denna förutsättning bedöms förslaget inte medföra några negativa trafiksäkerhetskonsekvenser.

Transportstyrelsens bemyndigande i 4 kap. 17 b § trafikförordningen

Enligt 4 kap. 17 b § får Transportstyrelsen under vissa förutsättningar meddela föreskrifter som tillåter förandet av längre fordonståg på vägar som inte är enskilda. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät. I avsnitt 4.3 har vi beskrivit föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndigandet.

Undantag enligt 13 kap. 3 § trafikförordningen

Som en följd av att det föreslås en ny längdbestämmning i 4 kap. 17 d § trafikförordningen behöver en möjlighet att medge undantag från bestämmelsen införas i 13 kap. 3 § trafikförordningen.

6.3 Högsta tillåtna hastighet för bilar med två eller flera släpvagnar

6.3.1 Förslaget

Förslag

Även andra bilar med två eller fler släpvagnar än de som idag får föras i 80 kilometer i timmen ska få föras i samma hastighet, under förutsättning att fordonen är godkända vid en sådan besiktning som föreskrivits för att fordonen ska få användas i fordonståget.

6.3.2 Gällande bestämmelser

I 4 kap. 20 § trafikförordningen finns bestämmelser om i vilken hastighet i kilometer i timmen som motorfordon, ett motorredskap klass I eller tungterrängvagn får föras, om det till fordonet kopplats ytterligare fordon. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terräng vagn med ett eller flera tillkopplade fordon får föras i 30 kilometer i timmen, om inte annat framgår av 4 kap. 20 § andra stycket 1–7.

Bland annat får en bil med två släpvagnar föras i upp till 80 kilometer i timmen under förutsättning att släpvagnarna är utrustade med låsningsfria bromsar och utgörs av en dolly med tillkopplad påhängsvagn, där dollyns vändskiva är vridbart lagrad kring en vertikal axel genom kopplingspunkten.

Transportstyrelsen får enligt 4 kap. 20 § femte stycket trafikförordningen meddela föreskrifter om att en bil med två släpvagnar även i andra fall än som anges i 4 kap. 20 § andra stycket 2 får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Före 2009 var Vägverket bemyndigat att meddela sådana föreskrifter. Föreskrifter med villkor för att bil med två släpvagnar i andra fall än som anges 4 kap. 20 § andra stycket 2 trafikförordningen finns i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:131) om högsta hastighet för bil med

två släpvagnar (dubbelkombination). Fordonståg som uppfyller villkoren i föreskrifterna får föras med högst 80 kilometer i timmen.

6.3.3 Skäl till förslaget

Det går att utan ändringar i 4 kap. 20 § möjliggöra att tillåta färd på vägar som inte är enskilda med fordonståg med bruttovikt upp till 74 ton och tåglängd som överstiger 25,25 meter. Utan ändringar i 4 kap. 20 § skulle ett fordonståg som består av en bil med tre tillkopplade släpvagnar få föras i högst 30 kilometer i timmen och en bil med två tillkopplade släpvagnar i högst 40 kilometer i timmen. Vid sådana hastigheter minskar risken för bland annat vältning, men för att uppnå ökad transporteffektivitet finns det anledning att överväga att låta fordonen föras med högre hastighet. För att göra detta möjligt föreslås ändringar i 4 kap. 20 § 2 stycket punkten 2 samt införandet av en ny punkt 3 som tillåter högre hastigheter. Av förslaget följer även redaktionella ändringar av övriga punkter.

För att säkerställa att trafiksäkerheten inte äventyras behöver förutsättningar anges för sådana fordonståg liksom för övriga fordonståg i punkterna 1–6.

Som närmare berörs i avsnitt 7 finns det anledning att kräva godkännande vid viss besiktning och att därtill kopplade tekniska krav är uppfyllda för att vissa fordon ska få användas på ett visst sätt. Kravet på godkännande vid lämplighetsbesiktning utgår från att fordonen ska kunna föras vid både högre och lägre hastigheter. Det föreslås därför att 4 kap. 20 § 2 stycket ändras så att

- punkten 2 delas upp i a och b, där a innehåller nuvarande lydelse av 2 och b reglerar högsta tillåtna hastighet för fordonståg med två släpvagnar i andra fall än a.
- det läggs till en ny punkt 3 som reglerar högsta tillåtna hastighet för fordonståg med tre eller fler släpvagnar.

I förslaget är en förutsättning för att fordonen ska få föras i 80 kilometer i timmen att fordonen är godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för att fordonen ska få användas i fordonståget.

Om regeringen inte väljer att ange särskilda förutsättningar än de som anges i nuvarande 4 kap. 20 §, kommer vissa fordon, som nämnts ovan, att få föras i högst 30 eller 40 kilometer i timmen. Det gäller fordon med mer än två släpvagnar, vilket bland annat skulle omfatta fordonståg som är längre än 25,25 meter. Fordonståg som består av ett motorfordon med tillkopplad släpvagn som innebär att fordonståget inte är längre men däremot tyngre än vad som är tillåtet med dagens viktbegränsningar skulle däremot få föras i 80 kilometer i timmen. Med denna förutsättning bedöms förslaget inte medföra några negativa trafiksäkerhetskONSEKVENSER.

7 Krav på fordons beskaffenhet och utrustning

7.1 Bakgrund och problembeskrivning

7.1.1 Dagens system för godkännande av fordon och fordonskomponenter

I uppdraget anges att dagens höga säkerhetsnivå ska bibehållas och i skälen anges även att regelverket för fordon kan behöva anpassas. Idag finns inga särskilda utrustningskrav för att på väg som inte är enskild föra fordonståg med upp 60 tons bruttovikt och 24 meters längd. Istället finns det allmänna villkor i fråga om axelavstånd, axeltryck och bruttovikt, vilket beskrivits i avsnitt 2 liksom de krav som följer av de kontrollformer som i sina huvuddrag står i 2 kap. fordonslagen (2002:574).

För att undersöka om regelverket behöver anpassas och om det finns ett behov av att ställa särskilda tekniska krav för att på väg som inte är enskild föra fordonståg med över 60 tons bruttovikt eller över 25,25 meters tåglängd beskrivs dagens system för godkännande av fordon.

EU-lagstiftning

Ramdirektiven

Inom fordonsområdet har en omfattande lagharmonisering skett, med tyngdpunkt i förfarandet för typgodkännande av olika slag av fordon avsedda för färd på väg. Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("ramdirektivet") är det viktigaste instrumentet för genomförandet av den inre marknaden för bilindustrin.

Ramdirektivet behandlar endast hur typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter går till. De närmare kraven på fordons beskaffenhet och utrustning som ska vara uppfyllda för att ett typgodkännande ska kunna utfärdas, meddelas i s.k. *särdirektiv* och numera även i s.k. *särförordningar*. Ett typgodkännande innebär att en medlemsstat godkänner en fordonstyp, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet om det eller den uppfyller kraven i ramdirektivet och i de tillämpliga särdirektiven eller särförordningarna. Nya fordon som är EU-typgodkända och försedda med ett giltigt intyg om överensstämmelse ska kunna registreras och användas i en medlemsstat utan att behöva genomgå någon ytterligare teknisk kontroll. Detta är systemets grund.

Ramdirektivet medger även enskilda godkännanden av fordon. En tillverkare eller en ägare till en ny bil eller släpvagn kan för ett enskilt fordon ansöka om att få ett fordon godkänt genom godkännandeformen *enskilt godkännande*. Det innebär att en medlemsstat kontrollerar om det enskilda fordonet uppfyller kraven för enskilt godkännande. De tekniska och administrativa kraven för ett enskilt godkännande ska grunda sig på EU-rättsakter men medlemsstaterna får medge undantag från en eller flera bestämmelser i EU-rättsakterna.

En medlemsstat ska tillåta att ett enskilt godkänt fordon säljs, registreras eller tas i bruk, såvida den inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkänts inte motsvarar dess egna. Även vad gäller enskilda godkännanden finns därför en koppling till den kravnivå som följer av ramdirektivet.

I direktivet 96/53/EG fastställs vissa största tillåtna mått för såväl nationell som internationell trafik i medlemsstaterna och vissa största tillåtna vikter i internationell trafik. Det har därför bedömts vara viktigt att vid konstruktionen av fordon ta hänsyn till de mått som redan har harmoniserats inom unionen för att främja och säkerställa fri rörlighet för varor och tjänster. Direktivet 96/53/EG anger att viktangivelserna gäller som normer för själva användandet och inte som normer för produktionen. En koppling mellan ramdirektivet 2007/46/EG och direktivet 96/53/EG görs från direktiv 97/27/EG³, som är ett tekniskt särdirektiv till ramdirektivet 2007/46/EG. I direktivet 97/27/EG krävs att de aktuella fordonskategorier som ska typgodkännas ska klara de vikter och dimensioner som framgår av direktivet 96/53/EG. Direktiv 97/27/EG har upphävts. Direktivet har ersatts av kommissionens förordning 1230/2012/EU⁴, som är en teknisk särförordning till ramdirektivet 2007/46/EG, och numera innehåller de tekniska krav som fanns i 97/27/EG⁵. I förordningen anges att motoreffekt i en lastbil i ett fordonståg ska vara minst 5 kW per ton beräknat på den högsta tillåtna vikten på fordonståget. Därutöver krävs i förordningen att ett fordonståg lastat till sin största tillåtna vikt ska kunna starta i en backe med 12° lutning fem gånger inom fem minuter. Dessa krav har tagits fram mot bakgrund av

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG av den 22 juli 1997 om massa och dimensioner för vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG (EGT L 169, 8.7.1996, s. 1–38).

⁴ Kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 av den 12 december 2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (EUT L 353, 21.12.2012, s. 31–79).

⁵ Fortsättningsvis används förordningens beteckning 1230/2012 även för direktivet 97/27/EG.

att direktivet 96/53/EG normalt tillåter att fordonståg framförs med en högsta vikt på 40 ton⁶.

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

Nationell lagstiftning om godkännande av fordon

Den svenska nationella lagstiftningen gällande fordons beskaffenhet och utrustning samt uppgifter för registrering i vägtrafikregistret finns i lag, förordning och myndighetsföreskrifter. Ramdirektivet som nämnts ovan är huvudsakligen införlivat genom fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211), förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och Transportstyrelsens föreskrifter.

Fordonslagen (2002:574) innehåller bland annat bestämmelser om kontroll av fordon och därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter. Kontroll av om ett fordon är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik får, enligt 2 kap. 1 § fordonslagen, ske genom de kontrollformer som i sina huvuddrag anges i 2 kap. fordonslagen. I 2 kap. 1 § beskrivs således det grundläggande syftet med de olika kontrollformerna och markerar att bestämmelserna i lagen anger ramarna för de olika typerna av kontroll⁷.

Krav på beskaffenhet och utrustning på fordon – oberoende av hur de ska användas – ställs inom typgodkännandeprocessen eller i fråga om enstaka fordon vid enskilt godkännande eller registreringsbesiktning. För tunga lastbilar är det vanligt att fordonen är godkända genom enskilt godkännande. Även för enstaka fordon har de tekniska kraven en stark förankring i sändirektiven till ramedirektivet. I samband med den nya fordonslagstiftningen (maj 2003) utmönstrades i princip alla nationella krav gällande beskaffenhet och utrustning i den mån motsvarande krav fanns inom ramen för EU:s harmonisering av typgodkännanden inom fordonsområdet. Därmed gjordes ett val med utgångspunkt i att flertalet sändirektiv är valbara i fråga om nationellt typgodkännande och godkännande av enstaka fordon (enskilt godkännande) att utsträcka omfattningen av direktiven och att avstå från en svensk särreglering. Grunden för detta har inte enbart varit en omsorg om de principer som bygger upp EU:s typgodkännandesystem utan naturligtvis även i betydande

⁶ Ledade fordon med fem eller sex axlar, bestående av ett treaxlat motorfordon med en två- eller treaxlad påhängsvagn som i kombinerad transport medför en ISO-container om 40 fot, får dock föras med en vikt upp till 44 ton.

⁷ Jfr. Regeringens proposition 2001/2002:130 *Ny fordonslag m.m.* s. 115.

utsträckning en medveten linje för att upprätthålla en hög säkerhets- och miljönivå.

Det kan vara på sin plats att i sammanhanget nämna att Sverige i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:2) om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli 2010 eller senare tillåter att mått och vikt enligt särförordningen (EU) 1230/2012 får överskridas. Bestämmelserna i Transportstyrelsens föreskrifter reglerar hur fordon ska vara beskaffade och utrustade för att få brukas. Detta utgör ingen motsägelse mot bestämmelserna i 4 kap. 12–17 §§ trafikförordningen (1998:1276), eftersom de endast reglerar färd på väg som inte är enskild.

Enstaka fordon som har tagits i bruk kontrolleras fortlöpande genom främst kontrollbesiktning och flygande inspektion. Det kan dessutom nämnas att de harmoniserade kraven för fordonskontroll (trafiksäkerhets- och miljöprovning) i direktiv påverkar kraven på ibruktagna fordons beskaffenhet och utrustning.

7.1.2 Krav på fordonståg

Som framgår av föregående avsnitt avser bestämmelserna om beskaffenhet och utrustning de enskilda fordonen och att de godkänns var för sig. Däremot avser bestämmelserna inte hur fordon som ingår i ett fordonståg ska vara för att fordonen tillsammans ska vara för att tåget ska vara tillförlitligt ur säkerhetssynpunkt och lämpligt för trafik. Medlemsstaterna behöver därför reglera om detta genom nationella föreskrifter. För Sveriges del finns sådana föreskrifter i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:17) om hopkoppling av bil och släpvagn och i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:126) om vändningskrav för fordonståg vars längd överskrider 24,0 meter och utrustningskrav för fordon som ingår i sådant fordonståg.

Villkoren i 4 kap 12-14 och 17 §§ trafikförordningen medför även att tågets stabilitet är tillfredställande ur trafiksäkerhetssynpunkt. Villkoren har införts med hänsyn till fordonståg med en längd som uppgår till 25,25 meter och en bruttovikt upp till 60 ton. Villkoren formulerades utifrån erfarenheter i samband med prövning av ansökningar om undantag från de tidigare längd- och viktbestämmelserna. I sammanhanget kan det påpekas att fordonsstabilitet studerats i flera omgångar vid tidigare förslag om ändring av vikt, längd och hastighetsbestämmelser sedan 1968.

Transportstyrelsens uppfattning är att dagens villkor och krav behöver byggas på för de längre eller tyngre fordonstågen.

7.1.3 Lämplighetsbesiktning och EU-rätten

Grunden i typgodkännandesystemet är att nya fordon som är EU-typgodkända och försedda med ett giltigt intyg om överensstämmelse ska kunna registreras och användas i en medlemsstat utan att behöva genomgå någon ytterligare teknisk kontroll. Även fordon som godkänts enskilt i ett annat medlemsland bör kunna användas här, förutsatt att det inte finns godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkänts inte motsvarar Sveriges regler.

Ju mer harmoniserade bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning blir inom EU, desto mer avvikande blir kontrollformen lämplighetsbesiktning till sin natur, eftersom den görs mot nationella krav på hur ett fordon ska vara utrustat och beskaffat för att få användas för ett visst ändamål. Denna problembild finns redan idag för de användningar av fordon för vilka det krävs godkännande vid lämplighetsbesiktning.

Förutsatt att Sverige vill ställa krav för viss användning är lämplighetsbesiktning den enda användbara kontrollformen.

Lämplighetsbesiktningar kan avse även fordon som är registrerade i ett annat land. Övriga kontrollformer som skulle kunna bli aktuella är för ibruktagande och registrering.

7.1.4 Registerhållning

Förordningen om vägtrafikregister reglerar vilka uppgifter om fordon och fordonskontroller som ska föras in i vägtrafikregistret. Av registret framgår om fordon blivit godkända vid lämplighetsbesiktning och för vilka ändamål godkännandena meddelats. För fordon som inte är registrerade i vägtrafikregistret utfärdas ett lämplighetsbevis. För övriga fordon finns motsvarande uppgifter i registret.

Transportstyrelsens bedömning är att det inte behövs någon ändring i lagen eller förordningen om vägtrafikregister med anledning av förslagen i rapporten.

7.2 Krav på godkännande vid lämplighetsbesiktning

7.2.1 Gällande bestämmelser

Lämplighetsbesiktning är ett svenskt nationellt förfarande och sker enligt 2 kap. 8 § fordonslagen för att kontrollera att ett fordon är lämpligt för den avsedda användningen. Besiktningen kan göras på såväl fordon som är registrerade i Sverige som fordon som inte är det.

Godkännande vid lämplighetsbesiktning krävs för att

1. en lätt lastbil ska få användas i taxitrafik,
2. en lastbil, ett släpfordon eller ett terrängmotorfordon, i andra fall än som avses i 1, med förare och mot betalning ska få ställas till allmänhetens förfogande för personbefordran,
3. en personbil ska få användas vid övningskörning i trafikskola,
4. ett fordon som har kopplats till något annat motordrivet fordon än ett terrängmotorfordon ska få användas för personbefordran,
5. en bil ska få registreras som utryckningsfordon enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, och
6. ett fordon med en släpvagn, vilken är förbunden med dragfordonet genom den gemensamma lasten, ska få framföras med en hastighet av 50 kilometer i timmen enligt trafikförordningen ().

7.2.2 Förslaget

Förslag

Godkännande vid lämplighetsbesiktning ska krävas för att fordon ska få användas i fordonståg

- vars bruttovikt överstiger 60 ton, om fordonen inte får användas med stöd av undantag enligt 13 kap. 3 § 11 beträffande tyngden eller får användas enligt föreskrifter med stöd av 4 kap. 12 § andra stycket trafikförordningen (1998:1276)
- vars längd överstiger 24 eller 25,25 meter enligt 4 kap. 17 § trafikförordningen. Kravet ska inte gälla om fordonen får användas med stöd av undantag enligt 13 kap. 3 § 11 trafikförordningen från 4 kap. 17 § trafikförordningen eller om fordonen får användas enligt föreskrifter som meddelats med stöd av 4 kap. 17 b § trafikförordningen.

7.2.3 Skäl för förslaget

Kontrollformen lämplighetsbesiktning

Fordonslagen (2002:574) begränsar möjligheterna för att i varje fall genom endast förordningsändringar anpassa regelverket för fordonskontroller. Ett fordon får, enligt 2 kap. 1 § fordonsförordningen (2009:211), användas endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Kontroll av detta sker genom de kontrollformer som framgår av fordonslagen.

Alla kontrollformer i fordonslagen har till syfte att kontrollera om fordon är lämpliga för trafik. Lämplighetsbesiktning är den enda kontrollformen för

kontroll av om ett fordon eller fordonståg är lämpligt för en viss avsedd användning.

I förslaget har godkännande krävts vid lämplighetsbesiktning för att ett fordon ska få användas i ett visst fordonståg vars bruttovikt överstiger 60 ton eller vars längd överstiger 24 eller 25,25 meter. Detta kan sägas utgöra en viss användning. Under avsnitt 8.7.2 och 8.7.3 redovisas varför kontroll genom lämplighetsbesiktning behövs.

Kravet på godkännande av fordonstågets fordon vid lämplighetsbesiktning ska dock inte gälla fordon i fordonståg som får användas med stöd av undantag eller enligt föreskrifter med stöd av trafikförordningen (1998:1276).

Behov av tekniska krav

Transportstyrelsen har meddelat ett fåtal föreskrifter som möjliggör att under en begränsad tid föra fordonståg som både är tyngre och längre, med stöd av bemyndigandena i 4 kap. 12, 13 och 17 b § trafikförordningen. Transportstyrelsen har utformat föreskrifterna så att färd med längre eller tyngre fordonståg inte ska äventyra trafiksäkerheten. De innehåller därför krav på viss konstruktion och utrustning. Utifrån tester som har utförts på provbanor har krav på elektroniskt stabilitetskontrollsystem och krav på tågsammansättning och axelavstånd införts för att säkerställa sidostabiliteten.

Bestämmelserna om axelavstånden i 4 kap. 12 § bilaga 1–3 trafikförordningen syftar till att fördela fordonen eller fordonstågens vikt och därmed belastningen på vägen. Bestämmelserna har i sig inget samband med att fordonstågen ska uppnå en viss stabilitet.

En ökning av den högsta bruttovikten till mer än 60 ton på ett fordonståg inom nu gällande längdbestämmelser skulle medföra att gods såsom rundvirke och träflis kan lastas högre i fordonet utan att den högsta tillåtna bruttovikten överskrids. Det medför att de lastade fordonens tyngdpunkt förflyttas uppåt – med en ökad risk för vältnings i bland annat cirkulationsplatser och avfarter.

Längre men inte nödvändigtvis tyngre fordonståg får en risk för stabilitetsproblem i sidled vid exempelvis en undanmanöver, eftersom fordonen i tåget behöver vara fler eller längre.

Förutom de här redovisade skälen påverkar även en ökad vikt eller längd förutsättningarna för acceleration och bromsning. Av dessa skäl behövs det särskilda tekniska krav och också en effektiv kontroll av att fordonen uppfyller kraven. Därigenom bibehålls dagens höga säkerhetsnivå.

Ett införande av krav på godkännande vid lämplighetsbesiktning kan upplevas som försvårande för utländska fordonsägare, men kravet är i alla fall lika så till vida att kravet på godkännande är oberoende av vem som vill använda fordonen på det här sättet. Om ett fordon, som inte är registreringspliktigt enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister, godkänns vid en lämplighetsbesiktning, ska besiktningsorganet utfärda ett lämplighetsbevis enligt 5 kap. 6 § fordonsförordningen. Därmed tillförsäkras även den som har sitt fordon registrerat i annat land möjligheten att få fordonet kontrollerat och efter godkännande få ett bevis om godkännandet. I den utsträckning en motsvarande typ av kontroll för avsedd användning har skett i annat EU-land bör generellt principen om ömsesidigt erkännande kunna tillämpas. Kontrollen borde således godtas, förutsatt att Sverige inte kan visa att det är väsentligt att vi måste tillämpa nationella tekniska regler av sådana tvingande skäl som avses i artikel 36 i FEUF⁸ eller enligt obligatoriska krav som utvecklats i EU-domstolens rättspraxis, med förbehåll för att proportionalitetsprincipen iakttas.

7.3 Åtgärder från Transportstyrelsen

7.3.1 Åtgärder

Åtgärder

Under förutsättning att regeringen beslutar om de föreslagna ändringarna i trafikförordningen och fordonsförordningen överväger Transportstyrelsen vilka villkor och krav som ska vara uppfyllda för att fordonståg med mer än släpvagn ska få föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen i andra fall än som anges i 4 kap. 20 § andra stycket 2 trafikförordningen och som ska vara uppfyllda för att fordonen ska vara godkända vid lämplighetsbesiktning för att ett fordonståg enligt förslaget ska få användas för det föreskrivna ändamålet.

7.3.2 Skäl till åtgärderna

Transportstyrelsen bedömer att om förslagen genomförs behöver Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:131) om högsta hastighet för bil med två släpvagnar (dubbelkombination) ses över.

Transportstyrelsen bedömer att det behöver ställas krav inom områdena stabilitet, prestanda och utrymmesbehov:

- krav på stabilitet mot sidokrafter för att motverka vältning och mot benägenhet att glida i sidled

⁸ Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- krav på bromsarnas ansättnings- och lossningstider samt parkeringsbromsarnas effektivitet för hela fordonståget
- krav på kopplingarnas hållfasthet samt möjligheten att starta fordonståget och bibehålla dess fart i motlut
- krav på att fordonstågen inte får för stor svepyta vid svängar.

För flera av de respektive områdena finns det ECE-reglementen och ISO-standarder att hänvisa till som beskrivs i bilaga 4. I bilagan beskrivs också övervägda regleringar.

7.4 Ökning av bruttovikt i Finland

En ökning av högsta tillåten bruttovikt från 60 ton till 76 ton har nyligen genomförts i Finland. Villkor för att fordon ska få framföras i ett fordonståg med en bruttovikt över 60 ton omfattar, beroende på den aktuella vikten, bl.a. annat ett minsta antal axlar som fordonståget ska ha och krav på dubbelmonterade hjul på de ingående fordonen. Om fordonstågets bruttovikt överstiger 44 ton ställs dessutom vintertid krav på anordningar som förbättrar förutsättningarna för att kunna sätta fordonståget i rörelse.

Dragbilar i Finland är i regel godkända för en tågvtikt på 60 ton. För att kunna öka tågvtikten måste fordonen därför ställas in i ändringsbesiktning, vilken är närmast jämförbar med en svensk registreringsbesiktning. Vid besiktningen kontrolleras att fordonet uppfyller kraven i fråga om beskaffenhet och utrustning för att kunna godkännas för den aktuella tågvtikten.

För att fordon ska kunna användas i fordonståg med en bruttovikt över 60 ton ställs således särskilda villkor eller krav, samt att vart fall bilen ska vara godkänt för de högre vikterna.

8 Konsekvenser

8.1 Inledning

I detta avsnitt berörs de konsekvenser som författningsförslagen får för bland annat enskilda och företag. Flera av förslagen är avhängiga av varandra och konsekvenser kommer därför att redovisas delvis tillsammans.

- Avsnitt 8.2 avser ändringar i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
- Avsnitt 8.3 avser ändringar i trafikförordningen (1998:1276) om möjligheterna att föreskriva om bärighetsklass 4 i 4 kap. 11 § och därtill kopplade ändringar i 4 kap. 12–14 §§.
- Avsnitt 8.4 avser ändringar i 4 kap. 12 § om ändringar av bärighetsklass 1 till att tillåta 64 tons bruttovikt.
- Avsnitt 8.5 avser 4 kap. 17d § om längre fordonståg samt 4 kap. 20 kap. högsta tillåtna hastighet vid förande av sådana fordonståg.
- Avsnitt 8.6 avser ändringar i vägmärkesförordningen (2007:90) och det nya märket för begränsat trippelaxeltryck.
- Avsnitt 8.7 avser ändringar fordonsförordningen (2009:211) om krav på godkännande av vid lämplighetsbesiktning.

Både Transportstyrelsen och Trafikverket har haft i uppdrag att beskriva samhällsekonomiska konsekvenser. Dessa beskrivs under respektive område till förslag på författningsändringar.

Dessutom har Trafikverket och Transportstyrelsen också gemensamt analyserat potentialen av tyngre fordonståg utifrån olika scenarier. Denna analys presenteras i bilaga 5 Samhällsekonomisk analys av tyngre fordon på det allmänna vägnätet. I avsnitt 3 i bilagan anges utifrån vilka förutsättningar analysen har gjorts. Det som där sägs om större transporterade godsvolymer torde kunna gälla även för längre fordonståg med oförändrad bruttovikt.

Utan en trafikslagsövergripande systemstudie av vad de föreslagna ändringarna betyder i fråga om överflyttning av trafik mellan trafikslagen är det emellertid omöjligt att uttala sig om vad nettoeffekten kan bli. Det är som det sägs i den gemensamma analysen både möjligt och önskvärt att genomföra en transportslagsövergripande systemstudie av hur

transportvolymerna kan komma att påverkas. En sådan studie kräver dock betydligt längre utredningstid.

Om förslaget medför att kostnaderna för vägtransporter minskar medför det också att mängden transporterat gods på väg ökar i förhållande till andra trafikslag. En viss överflyttning kommer att ske om de andra trafikslagets förutsättningar inte ändras. Hur stor överflyttningen kan bli är det i dagsläget omöjligt att uttala sig om.

Djupstudier av dödsolyckor där tunga fordon är inblandade visar att mötesolyckor mellan lastbil och personbil utgör störst risk därefter nämns omkörningsolyckor, olyckor med oskyddade trafikanter, upphinnandeolyckor samt singelolyckor.

Om antalet lastbilar minskar bör även antalet mötesolyckor med lastbil minska. Enligt tidigare VTI studier av risker i samband med omkörning av längre fordon framgår att de inte nämnvärt innebär någon förhöjd risk med längre fordon. De föreslagna lämplighetskraven syftar till att minska risken för bl.a. upphinnandeolyckor genom införande av accelerationskrav och framkomlighetskrav. De ska även minska risken för singelolyckor genom införande av krav på stabilitet och säkerhet mot vältning.. Kraven om maximalt utrymmesbehov bör ha en positiv effekt på risken för olyckor med oskyddade trafikanter. Liknande resonemang görs även i Trafikverkets redovisning av uppdraget.

Transportstyrelsen ser inte något som tyder på att trafiksäkerheten skulle försämrats, tvärtom, förutsatt att fordonen som ingår i fordonståget godkännts vid föreslagen lämplighetsbesiktning.

8.2 En ytterligare bärighetsklass – ändring av lagen (2001:559:) om vägtrafikdefinitioner

8.2.1 Vad är anledningen till regleringen?

Som beskrivs i avsnitt 3.1 har lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner en central betydelse för vägtrafiken i och med att den innehåller beteckningar som är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa. Lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner kan sägas begränsa möjligheterna att i andra författningar meddela materiella bestämmelser som gör att betydelsen av beteckningar inte stämmer överens.

För att på väg som inte är enskild göra det möjligt att föra fordonståg med bruttovikt upp till 74 ton har Transportstyrelsen bedömt att ändringar bör göras i systemet med bärighetsklasser. Lagen (2001:559) om

vägtrafikdefinitioner räknar upp tre bärighetsklasser och det finns ett behov av åtminstone en fjärde.

8.2.2 Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Om lagen inte ändras, kommer antalet bärighetsklasser att förbli tre. I så fall behöver ändringar i trafikförordningen göras inom nuvarande antal bärighetsklasser, om Sverige vill tillåta förandet av fordonståg med bruttovikt upp till 74 ton på väg som inte är enskild. Alltför generella variationer inom de nuvarande bärighetsklasserna skulle framstå som ytterligare bärighetsklasser. Detta har beskrivits i avsnitt 3.2.

Sverige kan avstå från att ändra definitionen utan att åsidosätta några internationella förpliktelser.

8.2.3 Vad ska uppnås?

Regleringen ska leda till att fordonståg med bruttovikt upp till 74 ton ska få föras på väg som inte är enskild. Lagen om vägtrafikdefinitioner är en av de författningar som behöver ändras för att uppnå målet.

8.2.4 Vilka möjliga lösningar finns

Inom ramarna för förslaget att ändra definitionen finns flera andra alternativ. Vad avser namnet på den nya bärighetsklassen har föreslagits bärighetsklass 4. Andra alternativ är främst bärighetsklass 74, för att motsvara den högsta tillåtna bruttovikten på vägarna som tillhör den bärighetsklassen. Likaså kan man överväga att låta regeringen bestämma antalet och beteckningarna på respektive bärighetsklass.

8.2.5 Alternativ som inte innebär reglering

Utan regelförändringar skapas inga förutsättningar för att inom ramarna nuvarande lagstiftning möjliggöra att på väg som inte är enskild föra fordonståg vars bruttovikt uppgår till mer än 60 ton eller överskrider 25,25 meter. Fordonstågen skulle i så fall föras med stöd av särskilda föreskrifter eller undantag som i så fall skulle vara omfattande. Lagen om vägtrafikdefinitioner har, utifrån definitionen av bärighetsklasser, en roll i detta.

8.2.6 Regleringsalternativ

Förutom att inte ändra definitionen finns endast alternativ i fråga om hur definitionen ska anges. Alternativen handlar om namnet på den nya bärighetsklassen, vilket oberoende av namnet får följd effekter i bland annat trafikförordningen (1998:1276). Detta har berörts i avsnitt 3.2.

8.2.7 Samhällsekonomisk analys

De samhällsekonomiska effekterna av både författningsförslaget och eventuella alternativ till författningsutformning är begränsade.

Konsekvenser för företag, konsumenter, statens finanser och samhället kommer istället genom de författningar som hänvisar till de beteckningar som anges i lagen om vägtrafikdefinitioner. Det uppstår således inga ekonomiska konsekvenser direkt av vare sig nuvarande definition, förslagen till ändring eller alternativ till ändring.

För regeringen innebär ändringen att trafikförordningen, som också anger att det finns tre bärighetsklasser, bör ändras till att ta upp fyra bärighetsklasser.

8.2.8 Fördelningsanalys

Det uppstår inga direkta effekter av ytterligare en bärighetsklass för olika grupper av medborgare. Effekterna är avhängiga av eventuella ändringar i andra författningar.

8.2.9 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Effekter på transportpolitiken uppstår främst om andra författningar meddelas som tillåter större bruttovikter.

Funktionsmålet

Genom att utifrån lagändringen tillåta förandet av fordonståg med högre bruttovikt på vägar som inte är enskilda kan större godsvolymer transporteras till lägre kostnader och användningen av vägarna effektiviseras. Förslaget ger möjlighet att skapa bättre tillgänglighet för människor och till gods.

Hänsynsmålet

Genom att utifrån lagändringen tillåta förandet av fordonståg med högre bruttovikt på vägar som inte är enskilda kan gods transporteras med färre fordon, vilket medför minskad miljöbelastning. Med denna förutsättning bedöms förslaget inte medföra några negativa trafiksäkerhetskonskvenser.

8.2.10 Vad är förslaget?

Förslaget är att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ändras så att bärighetsklass har en betydelse som tar upp ytterligare en bärighetsklass.

8.2.11 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Systemet med bärighetsklasser har inte sitt ursprung i gemenskapsrätten eller i andra internationella regler som Sverige ska följa. Antalet

bärighetsklasser och vad de heter saknar således i sig betydelse för internationella regler. Betydelsen för sådan reglering uppstår genom bestämmelser i bland annat trafikförordningen (1998:1276).

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas vad avser tidpunkten för ikraftträdande. Speciella informationsinsatser bedöms heller inte behövas.

8.3 Föreskrifter om den nya bärighetsklassen – ändringar i trafikförordningen (1998:1276)

8.3.1 Vad är anledningen till regleringen?

Som beskrivits i avsnitt 3 och 4 finns det bestämmelser om indelningen av vägar som inte är enskilda i bärighetsklasser, bestämmelser om tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt för var och en av de tre bärighetsklasserna främst i 4 kap. 11–14 §§ trafikförordningen (1998:1276) och bilaga 1–3 till förordningen. Dessa bestämmelser utgör i olika delar legala hinder för att på väg som inte är enskild föra fordonståg vars bruttovikt överstiger 60 ton.

Om inte bestämmelserna i 4 kap. 11 § ändras, saknas anledning att ändra 4 kap. 12–14 §§. (Dessa ändringar blir följdändringar till förslaget till ändring av 4 kap. 11 § om att det ska tillkomma en ytterligare bärighetsklass.)

Vad avser 12–13 §§ grundar sig ändringarna helt på beräkningar som Trafikverket redogör för i sin del av uppdraget. Transportstyrelsen har inga alternativa beräkningar.

Även ändringen av 4 kap. 14 § är en följdändring, med litet utrymme för alternativa förslag.

8.3.2 Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Utan regelförändringar finns det inte möjlighet att inom ramarna för nuvarande lagstiftning att på väg som inte är enskild föra fordonståg vars bruttovikt uppgår till mer än 60 ton. Fordonstågen behöver i så fall föras med stöd av undantag eller föreskrifter enligt trafikförordningen.

Sverige kan avstå från regleringen utan att några internationella förpliktelser åsidosätts.

8.3.3 Vad ska uppnås?

Genom de föreslagna ändringarna ska möjliggöras att på väg som inte är enskild tillåta att fordonståg kan föras med upp till 74 tons bruttovikt. Ändringarna ska skapa möjligheter för att ytterligare effektivisera transporter till gagn för medborgare och näringsliv i hela landet. I sammanhanget ska särskilt påpekas att trafiksäkerheten inte får äventyras samtidigt som våra internationella förpliktelser inte får åsidosättas.

Förslagen innebär att Trafikverket och kommunerna ska ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om att väg som inte är enskilda ska tillhöra en ny bärighetsklass. Den nya bärighetsklassen ska tillåta en högre bruttovikt än vad som idag är tillåtet inom ramarna för de tre befintliga bärighetsklasserna.

Genom att föreslå att Trafikverket och kommunerna ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om att en väg som inte är enskild ska tillhöra den nya bärighetsklassen kan undvikas att tillåtligheten höjs där så inte är lämpligt med hänsyn till infrastrukturen. Genom föreslagna ändringar av 4 kap. 12–13 §§ fördelas fordonstågens vikt och med de föreslagen ändring av 4 kap. 14 § tillförsäkras fordon i internationell trafik samma möjligheter som nationella.

8.3.4 Alternativ som inte innebär reglering

Tillåtligheten i fråga om med vilken högsta tillåtna bruttovikt som fordon får föras på väg som inte är enskild kan ändras enbart genom författningsändringar. Det finns därför inget alternativ till reglering.

8.3.5 Regleringsalternativ

Att generellt tillåta 74 ton bruttovikt på väg som inte är enskild

Trafikverket har konstaterat att endast en del av det allmänna vägnät som tillhör BK1 idag skulle klara av en ökning till högst 74 tons bruttovikt utan att det skulle innebära stor förslitning på vägarna i allmänhet och att det framför allt skulle riskera broarnas hållbarhet. Det är antagligt att det kommunala vägnätet, där det inte utgörs av enskild väg, i än mindre utsträckning skulle klara en ökning till högst 74 tons bruttovikt. Vad en sådan allmän höjning skulle innebära och effekterna av den har beskrivits i avsnitt 4.2.

Att höja den tillåtna bruttovikten inom bärighetsklass 1 till 74 ton

Ett annat alternativ till den föreslagna regleringen vore att ändra 4 kap. 11 § på så vis att den högsta tillåtna bruttovikten för bärighetsklass 1 skulle höjas till 74 ton. Vad en sådan allmän höjning skulle innebära och effekterna av den har beskrivits i avsnitt 4.2.

8.3.6 Samhällsekonomisk analys

Företag

Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är de?

En ny bärighetsklass

De författningsförslag som föreslås berör inte direkt företagen och enskilda, utan konsekvenser för dessa uppstår först i den utsträckning som Trafikverket eller kommunerna meddelar föreskrifter som medför att fordonståg med en bruttovikt upp till 74 ton får föras på vägar som inte är enskilda. Företagen är inte skyldiga att använda fordon eller fordonståg som är tyngre eller längre än de som får framföras i dag. Konsekvenserna uppstår först när och i den utsträckning företagen väljer att göra det. Trafikverket och Transportstyrelsen har gjort en samhällsekonomisk analys i stort av vilken påverkan det skulle få på samhället när fordonstågens bruttovikt kan uppgå till 74 ton. Den har redovisats i avsnitt 8.1 och bilaga 5.

Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

En ny bärighetsklass

Det uppstår inga direkta kostnader eller annan tidsåtgång för företagen, eftersom de föreslagna författningsändringarna varken medför någon skyldighet för Trafikverket eller kommunerna att föreskriva om den nya bärighetsklassen eller skyldighet för företag att använda tyngre fordonståg. Företagen kan även efter ändringar använda fordonståg inom trafikförordningens nuvarande begränsningar för färd på andra vägar än enskilda.

Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

En ny bärighetsklass

De ekonomiska konsekvenserna är avhängigt av i vilken utsträckning som företagen använder tyngre fordonståg. Med ökad transporteffektivitet kan vinster göras för företagen och med samma personalstyrka kan ytterligare volymer transporteras. Med bibehållen transportvolym skulle det kunna innebära minskat personalbehov. Se i övrigt den samhällsekonomiska analysen av tyngre fordon på det allmänna vägnätet som gjorts av Trafikverket och Transportstyrelsen i bilaga 5.

I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Utan författningsändringar kommer inte konkurrensförhållandena för berörda företag att ändras. Om fordonstågen får användas på vägar som inte är enskilda med högre bruttovikter, men inte med längre fordonståg, kommer detta främst att gynna ägare med varor med hög specifik vikt. Om fordonstågen får föras med högre bruttovikter och större längder, kommer

även transportörer av styckegods att gynnas. Det är främst transportörer av gods av lägre specifik vikt och styckegods som skulle gynnas att det endast tilläts längre, men inte tyngre, fordonståg. Företag som väljer att använda fordonståg med högre bruttovikt eller större längd eller båda får möjligheten att transportera tyngre eller större gods. Beroende på hur varuägarna väljer att möta den transporteffektiviteten i prissättningen skulle det kunna innebära att de företag som använder längre och tyngre fordonståg får en konkurrensfördel. Transportnäringen består i stor utsträckning, cirka 50 procent, av företag med enstaka bilar.

Beroende på i vilken utsträckning som det kommer att meddelas föreskrifter om att vägar ska tillhöra den nya bärighetsklassen, kommer företag som utför transporter i anslutning till dessa sträckor att i högre utsträckning kunna nå ökad transporteffektivitet avseende tyngden. Eventuella förändringar i fråga om antalet fordon och deras utförande beror också av i vilken utsträckning vägarna kommer att tillhöra BK4.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Särskild hänsyn bedöms inte behöva tas till små företag.

I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Företagen berörs inte på andra sätt än som beskrivits ovan och i den samhällsekonomiska analysen av tyngre fordon på det allmänna vägnätet som gjorts av Trafikverket och Transportstyrelsen (se bilaga 5).

Indirekt kommer förslagen att stimulera företagen till utveckling av nya tekniska lösningar som kan minska kostnaderna för transporterna.

Åkerinäringen kommer att få möjligheter att erbjuda transportköpare effektivare transportlösningar genom att mer gods kan transporteras vid ett tillfälle.

Konsumenter

Effekter i konsumentledet, avseende fordonståg med ökad bruttovikt, är både avhängiga av i vilken utsträckning Trafikverket eller kommunerna föreskriver om den nya bärighetsklassen och av hur många företag som väljer att använda fordonståg med högre bruttovikt. I sammanhanget kan dock konstateras att besparingen genom ökat antal varor som kan transporteras i fråga om konsumtionsvaror inte nödvändigtvis slår igenom i konsumentledet till följd av att transportens del i en varus pris i allmänhet är liten. Beroende på i vilken utsträckning fordonstågen tillåts föras i högre hastigheter påverkas transporteffektiviteten. I övrigt berörs sådana frågor i den gemensamma samhällsekonomiska analysen (se bilaga 5).

Statens finanser

Föreskrifter som medger fordonståg med högre bruttovikt än trafikförordningen medger på väg som inte är enskild väg kan antas öka vägslitaget i och med att det ökar den sammanlagda vikten som samtliga hjul på ett fordon belastar vägen med.

I den gemensamma samhällsekonomiska analysen har uträkningar gjorts utifrån olika antaganden. Det är dock också viktigt att påpeka att statens finanser inte direkt påverkas av de föreslagna ändringarna, utan endast först i den utsträckning som Trafikverket föreskriver om att en väg ska höra till en viss bärighetsklass. I samband med att Trafikverket föreskriver om detta kan också utredas vilka ekonomiska och andra konsekvenser som föreskrifterna får för staten.

Skatten för tunga lastbilar, påhängsvagnar och andra släpvagnar än påhängsvagnar beror av totalvikten, dock högst den bruttovikt som fordonet får föras med på vägar som tillhör bärighetsklass 1. Om vägtrafikskattelagen inte ändras påverkar införandet av BK4 därför inte statens finanser. (Se även avsnitt 2.2 och 8.4.6).

Samhället i övrigt

Om tyngre fordonståg står det att läsa i den övergripande samhällsekonomiska analysen (se bilaga 5).

Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Om inga författningsändringar kommer till stånd, kommer detta inte att påverka myndigheterna och övrig offentlig förvaltning annat än att det kommer att kvarstå ett behov att använda dagens möjligheter till undantag och föreskrifter enligt trafikförordningen. Möjligheterna till detta har beskrivits i avsnitt 4.1.

Förslagen på författningsändringarna medför inga skyldigheter för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter. Det kan antas att behovet av föreskrifter enligt 4 kap. 12, 13 och 17 § kan minska.

Författningsändringarna medför heller inga skyldigheter för andra myndigheter eller offentlig förvaltning, men däremot en möjlighet för Trafikverket och kommunerna att föreskriva på ett visst sätt. Om alternativet med att höja tillåtligheten på vägar som tillhör bärighetsklass 1 från 60 till 74 tons bruttovikt skulle ha valts, skulle det däremot ur lämplighetssynpunkt medföra ett omedelbart behov av föreskrifter, ändring av utmärkning eller stora investeringsbehov (se avsnitt 4.2). Det finns emellertid inte någon bestämmelse som ger skyldighet att utforma en väg på ett visst sätt på grund av att den tillhör en viss bärighetsklass.

Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Avseende fordonståg med en högre bruttovikt har beräkningar gjorts som redovisas i den övergripande samhällsekonomiska analysen (se bilaga 5).

8.3.7 Fördelningsanalys

Föreskrifterna bedöms inte särskilt påverka någon ålders- eller inkomstgrupp.

8.3.8 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse**Funktionsmålet**

Genom att utifrån lagändringen tillåta förandet av fordonståg med högre bruttovikt på vägar som inte är enskilda kan möjliggöras att större godsvolymer transporteras till lägre kostnader och effektivisera användningen av vägarna. Förslaget ger möjlighet att skapa bättre tillgänglighet för människor och till gods.

Hänsynsmålet

Genom att utifrån lagändringen tillåta förandet av fordonståg med högre bruttovikt på vägar som inte är enskilda kan gods transporteras med färre fordon, vilket medför minskad miljöbelastning. Med denna förutsättning bedöms förslaget inte medföra några negativa trafiksäkerhetskonsekvenser.

8.3.9 Vad är förslaget?

Att det ska möjliggöras för Trafikverket och kommunerna att föreskriva om att en viss väg tillhöra BK4. Därigenom ska man kunna skapa ett nät av vägar som inte är enskilda där fordon får föras med en bruttovikt upp till 74 ton.

8.3.10 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Direktiv 96/53/EG gäller högst tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Medlemsstaterna har därmed möjlighet att ha nationella viktbestämmelser under förutsättning att internationella transporter inte därmed hindras. Förbudet i artikel 3. 1 första strecksatsen, som avser både vikt eller dimensioner, är avgränsat till internationell trafik.

Systemet med bärighetsklasser har inget ursprung i gemenskapsrätten. Sverige tillåter i allmänhet tyngre och längre fordon och fordonståg än andra länder. Systemet med bärighetsklasserna syftar till att fördela fordonstågens axelbelastningar på en större yta av vägen. Förslagets bestämmelser om antalet axlar och avstånden mellan dessa kan sägas utgöra tekniska regler som bör anmälas till kommissionen. För att inte försvåra för fordon i

internationell trafik möjliggör 4 kap. 14 §, även genom förslagen på ändringar, att fordon och fordonståg med vikter enligt direktivet 96/53/EG förs på svenska vägar som inte är enskilda trots att de avviker från de svenska reglerna. Därmed förbjuds inte användning i Sverige av fordon, i internationell trafik, som är registrerade eller tagna i bruk i annan medlemsstat av skäl som hänför sig till vikt eller dimensioner.

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

Särskild hänsyn behöver inte tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och det finns inte behov av speciella informationsinsatser.

8.4 Ändring av bärighetsklass 1 – ändring av trafikförordningen (1998:1276)

8.4.1 Vad är anledningen till regleringen?

Som beskrivits i avsnitt 3 och 4 finns bestämmelser om indelningen av vägar som inte är enskilda i bärighetsklasser, bestämmelser om tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt för var och en av de tre bärighetsklasserna främst i 4 kap. 11–14 §§ trafikförordningen (1998:1276) och bilaga 1–3 till förordningen.

Transportstyrelsen har bedömt det som olämpligt att allmänt höja den högsta tillåtna bruttovikten på vägar som inte är enskilda till 74 ton, vilket har berörts under avsnitt 4.2.

Trafikverket har bedömt att det inom ramarna för nuvarande bestämmelser om axelavstånd finns möjlighet att öka den tillåtna bruttovikten till 64 ton. För att tillåta högre bruttovikter behöver 4 kap. 12 § ändras. Bestämmelserna i 4 kap. 12–14 §§ behöver inte ändras.

8.4.2 Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Om regleringen inte ändras, kommer begränsningarna av högsta tillåtna bruttovikt för bärighetsklass 1 att fortsätta gälla.

Sverige kan avstå från att ändra reglerna utan åsidosätta internationella förpliktelser.

8.4.3 Vad ska uppnås?

Det ska uppnås en höjning av den högsta tillåtna bruttovikten på vissa vägar som inte är enskilda. Genom att öka tillåtligheten ifråga om den sammanlagda vikten som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon för över vägbanan kan den transporterade godsmängden öka.

8.4.4 Alternativ som inte innebär reglering

Tillåtligheten i fråga om med vilken högsta tillåtna bruttovikt som fordon får föras på väg som inte är enskild kan inte ändras på annat sätt än genom författningsändringar. Det finns därför inget alternativ som inte innebär reglering.

8.4.5 Regleringsalternativ

Ett alternativ är att utöka bärighetsklasserna med även en bärighetsklass vars högsta tillåtna bruttovikt uppgår till 64 ton och låta både kommuner och Trafikverket föreskriva att en viss väg ska tillhöra den bärighetsklassen. Eftersom antalet vägar som tillhör BK1 till den största delen är statliga vägar framstår ett sådant förfarande som mindre lämpligt. Eftersom Trafikverket menar att det statliga vägnät som tillhör BK1 tål 64 tons bruttovikt vid större avstånd mellan första och sista axeln, nå samma resultat med ytterligare större axelavstånd i tabellen i bilaga 1 till trafikförordningen.

8.4.6 Samhällsekonomisk analys

Företag

Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma samt hur stora är de?

Förslaget berör främst åkerinäringen, eftersom fordonståg vars bruttovikt uppgår till 60 ton i allmänhet förs av kommersiella aktörer. Åkerinäringen består av cirka 10 000 företag som tillsammans omsätter 100 miljarder, vilket motsvarar 4 procent av Sveriges BNP. Branschen sysselsätter drygt 86 000 personer. Ändrade bestämmelser enligt förslagen påverkar åkerinäringen direkt, eftersom förslagen inte förutsätter att Trafikverket föreskrivit på visst sätt eller att kommunerna, i den utsträckning de föreskrivit om bärighetsklass 1, meddelar nya föreskrifter.

Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

Utan författningsändringar kommer inte konkurrensförhållandena för berörda företag att ändras. Konsekvenser uppstår i den utsträckning som det finns ett intresse bland transportörerna att öka bruttovikten på fordonen.

Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

Förslaget får ekonomiska konsekvenser endast i den utsträckning det finns ett intresse bland transportörerna att öka bruttovikten på fordonen. Som berörs, bland annat i avsnitt 8.5.6., är det många företag som inte nödvändigtvis har att vinna på en ökad bruttovikt, utan där fordonstågens längd utgör den främsta begränsningen. Förslaget medför inte tvingande åtgärder för några företag.

I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Utan författningsändringar kommer inte konkurrensförhållandena för berörda företag att ändras. Om fordonstågen får användas på vägar som inte är enskilda med högre bruttovikter, men inte med längre fordonståg, kommer detta främst att gynna ägare med varor med hög specifik vikt. Om fordonstågen får föras med högre bruttovikter och också med större längd, kommer även transportörer av styckegods att gynnas. Det är främst transportörer av gods av lägre specifik vikt och styckegods som skulle gynnas att det endast tilläts längre, men inte tyngre, fordonståg (se även i avsnitt 6.2).

Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Särskild hänsyn bedöms inte behöva tas till små företag.

I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Företagen berörs inte på andra sätt än som beskrivits ovan och i den samhällsekonomiska analysen av tyngre fordon på det allmänna vägnätet som gjorts av Trafikverket och Transportstyrelsen (se bilaga 5).

Indirekt kommer förslagen att stimulera företagen till utveckling av nya tekniska lösningar som kan minska kostnaderna för transporterna.

Åkerinäringen kommer få möjligheter att erbjuda transportköpare effektivare transportlösningar genom att mer gods kan transporteras vid ett tillfälle.

Konsumenter

Effekter i konsumentledet uppstår i den utsträckning som transportörerna väljer att nyttja tyngre fordonståg. I sammanhanget kan dock konstateras att besparingen genom ökat antal varor som kan transporteras i fråga om konsumtionsvaror inte nödvändigtvis slår igenom i konsumentledet till följd av att transportens del i en varas pris i allmänhet är liten. Beroende på i vilken utsträckning fordonstågen tillåts föras i högre hastigheter påverkas transporteffektiviteten. I övrigt berörs sådana frågor i den gemensamma samhällsekonomiska analysen (se bilaga 5).

Statens finanser

I och med att den sammanlagda vikten som samtliga hjul på ett fordon belastar vägen med ökar kan slitaget på vägarna öka. Trafikverket har ansett att ökningen kompenseras av att den större vikten förutsätter ett större avstånd mellan första och sista axel på fordonet eller fordonståget.

Skatten för tunga lastbilar, påhängsvagnar och andra släpvagnar än påhängsvagnar beror av totalvikten dock högst den bruttovikt som fordonet får föras med på vägar som tillhör BK1. För annan släpvagn än påhängsvagn medför en ökning av totalvikten med 4 ton att skatten ökar

med 1 800 kronor. Således påverkas även skatteintäkterna av ändringar av BK1 om släpvagnarnas totalvikter blir högre. Intäktsförändringen är också beroende av behovet av fordon när lastkapaciteten ökar.

Samhället i övrigt

Ett generellt resonemang om den gemensamma samhällsekonomiska analysen av om bruttovikterna kan tillåtas finns i bilaga 5.

Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

De statliga väghållningsmyndigheterna påverkas när den högsta tillåtna bruttovikten höjs på de vägar som tillhör BK1.

Som berörts i avsnitt 4.2 tillhör andra vägar som inte är enskilda BK2. Kommunerna har däremot en möjlighet att föreskriva att en väg ska tillhöra BK1. I den utsträckning som kommunerna föreskrivit att någon väg ska tillhöra BK1 så kommer, enligt förslaget, den högsta tillåtna bruttovikten att öka även för dessa vägar och potentiellt även belastningen. Transportstyrelsen har inte, inom ramarna för uppdraget, kunnat samråda med samtliga kommuner i denna fråga.

Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Fördelar	Nackdelar	
Företag		Möjlighet att transportera ökad mängd gods		
Konsumenter				Sannolikt liten påverkan
Statens finanser			Risk för ökat vägslitage	
Samhället i övrigt		Ökad transport-effektivitet		
Myndigheter och andra offentliga organ				Många kommuner påverkas direkt.

8.4.7 Fördelningsanalys

Föreskrifterna bedöms inte särskilt påverka någon ålders- eller inkomstgrupp.

8.4.8 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Funktionsmålet

Genom att utifrån lagändringen tillåta förandet av fordonståg med högre bruttovikt på vägar som inte är enskilda kan större godsvolymer transporteras till lägre kostnader och användningen av vägarna effektiviseras. Förslaget ger möjlighet att skapa bättre tillgänglighet för människor och till gods.

Hänsynsmålet

Genom att utifrån lagändringen tillåta förandet av fordonståg med högre bruttovikt på vägar som inte är enskilda kan gods transporteras med färre fordon, vilket medför minskad miljöbelastning. Med denna förutsättning bedöms förslaget inte medföra några negativa trafiksäkerhetskONSEKVENSER.

8.4.9 Vad är förslaget?

Förslaget är att 4 kap. 11 § bilaga 1 ändras så att den högsta tillåtna bruttovikten höjs till 64 ton.

8.4.10 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Direktiv 96/53/EG gäller högst tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Medlemsstaterna har därmed möjlighet att ha nationella viktbestämmelser under förutsättning att internationella transporter inte därmed hindras. Förbudet i artikel 3. 1 första strecksatsen, som avser både vikt eller dimensioner, är avgränsat till internationell trafik.

Systemet med bärighetsklasser har inget ursprung i gemenskapsrätten. Sverige tillåter i allmänhet tyngre och längre fordon och fordonståg än andra länder. Systemet med bärighetsklasserna syftar till att fördela fordonstågens axelbelastningar på en större yta av vägen. För att inte försvåra för fordon i internationell trafik möjliggör 4 kap. 14 §, även genom förslagen på ändringar, att fordon och fordonståg med vikter enligt direktivet 96/53/EG förs på svenska vägar som inte är enskilda trots att de avviker från de svenska reglerna. Därmed förbjuds inte användning i Sverige av fordon, i internationell trafik, som är registrerade eller tagna i bruk i annan medlemsstat av skäl som hänför sig till vikt eller dimensioner.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande. Det finns inte ett behov av speciella informationsinsatser.

8.5 Längre fordonståg – ändringar av trafikförordningen (1998:1276)

8.5.1 Vad är anledningen till regleringen?

Det finns legala hinder mot att utan ändring i lag och förordning generellt på annan väg än enskild tillåta förandet av fordonståg vars längd överstiger 25,25 meter. De förutsättningar som idag finns är närmare beskrivna i avsnitt 6 och innebär i så fall ändringar i 4 kap. 17 § alternativt, som föreslagits, en ny 4 kap. 17 d §. Det finns en stor potential i fråga om miljö- och transporteffektivitetsvinster, om det tillåts att föra längre fordonståg.

Anledningen till den föreslagna regleringen är att genom författningsändringar göra det möjligt att på väg som inte är enskild tillåta färd med längre fordonståg inom det modulsystem som nämns i artikel 4 punkt 4 (b) i rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

Längre fordonståg förutsätter fler tillkopplade fordon. Om sådana fordonståg ska få föras i högre hastigheter än 30 eller 40 kilometer i timmen, behöver också 4 kap. 20 § trafikförordningen ändras.

8.5.2 Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Utan regelförändringar finns det inte möjlighet att inom ramarna för nuvarande lagstiftning att på väg som inte är enskild tillåta förandet av fordonståg vars längd överskrider 25,25 meter. I så fall förs de med stöd av undantag eller föreskrifter enligt trafikförordningen. Om inga ändringar avseende högsta tillåtna längd på fordonståg genomförs, saknas anledning att se över bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet.

Sverige kan avstå från regleringen utan att några internationella förpliktelser åsidosätts.

8.5.3 Vad ska uppnås?

Genom de föreslagna ändringarna ska fordonståg på upp till 32 meter tillåtas på vägar som inte är enskilda. Ändringarna ska skapa möjligheter för att ytterligare effektivisera transporterna till gagn för medborgare och

näringsliv i hela landet. Det ska särskilt påpekas att trafiksäkerheten inte får äventyras samtidigt som våra internationella förpliktelser inte får åsidosättas. Längre fordonståg ska därför få föras på vägar som inte är enskilda under förutsättning att fordonstågen sammankopplas i enlighet med vad som följer av modulsystemet i direktiv 96/53/EG.

För att samhället till fullo ska kunna tillgodogöra sig nyttorna genom regeländringarna ska fordonstågen kunna föras i en högre hastighet än vad som annars hade gällt. Detta ska ske utan att trafiksäkerheten äventyras genom att krav ställs på fordonens utrustning och konstruktion.

8.5.4 Alternativ som inte innebär reglering

Högsta tillåtna tåglängd för fordon som får föras på vägar som inte är enskilda kan enbart ändras genom författningsändringar. Det finns därför inget alternativ som inte innebär reglering.

Bestämmelserna om bärighetsklasser behöver inte ändras för att möjliggöra längre fordonståg. Om det ska vara tillåtet att på vägar som inte är enskilda föra fordonståg som är både längre och tyngre, behöver både bestämmelserna om tillåten bruttovikt och bestämmelserna om fordonslängd att ändras.

8.5.5 Regleringsalternativ

Längden på fordonståg

Undantaget i artikel 4.4 b) i direktiv 96/53/EG ger endast möjlighet till att tillåta längre fordonståg om förutsättningarna för sådant förande knyts till det modulsystem som beskrivs i direktivet (se 6.1).

Hastigheter

Alternativet att inte ändra bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet skulle innebära att olika fordonståg får föras med 30, 40 respektive 80 kilometer i timmen utifrån dagens bestämmelser (se 6.3).

Ett alternativ inom ramarna för förslaget att låta fordonstågen föras i 80 kilometer i timmen vore att ange andra förutsättningar, till exempel att inte kräva ett godkännande vid en särskild besiktning (lämplighetsbesiktning). Problemen med en sådan reglering har beskrivits i avsnitten 6.3 samt 7.2.

8.5.6 Samhällsekonomisk analys

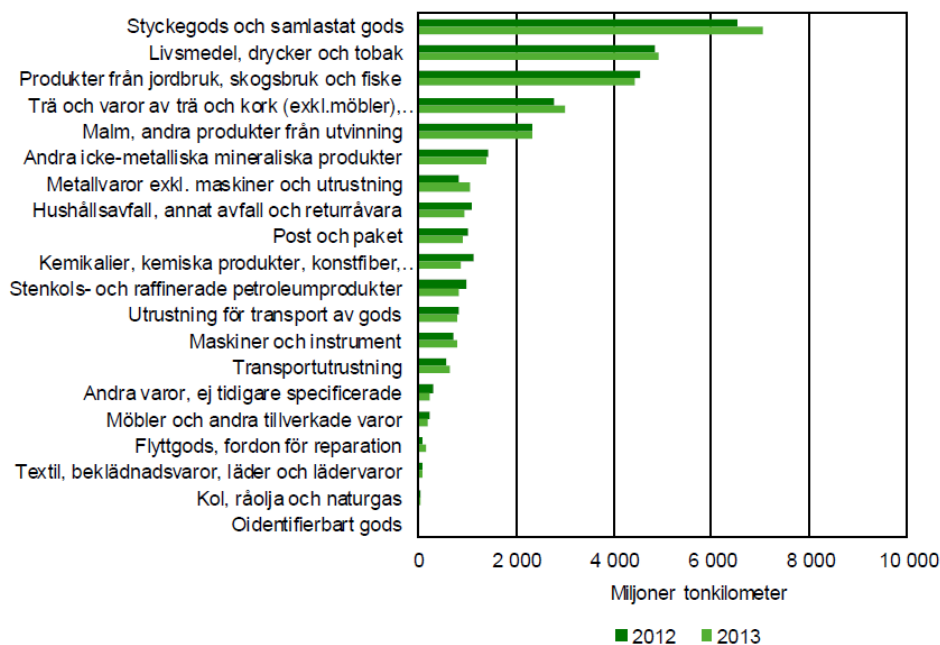
Företag

Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är de?

Längden på fordonståg

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

Ändrade bestämmelser enligt förslagen om längre fordonståg påverkar åkerinäringen direkt, eftersom förslagen, till skillnad från bestämmelser om högsta tillåtna bruttovikt, inte kräver att Trafikverket eller kommunerna meddelar föreskrifter. I Sverige finns ingen klassificering av vägar i förhållande till fordonslängd så som bland annat finns i Norge. För hur många det är ekonomiskt intressant att föra längre fordonståg är i dagsläget inte känt, men det är troligen främst intressant för dem som transporterar volymgods i fjärrtrafik. Sådana transporter sker i allmänhet med långa fordonståg, men som inte uppgår till 60 tons bruttovikt. Därigenom berör regleringen stora delar av dem som transporterar styckegods och samlastat gods, så som produkter inom dagligvaruhandeln och paket till företag och enskilda. Beräkningar från Trafikanalys visar på följande fördelning av transportarbetet utifrån varugrupper⁹.



⁹ http://trafa.se/PageDocuments/Lastbilstrafik_2013.pdf.

Det kan således konstateras att transporter av styckegods och samlastat gods utgör en stor del av det samlade transportarbetet, och potentialen ifråga om transporteffektivitet och miljövinst är stor vad gäller dessa transporter.

Det kan uppstå olika kostnader för företagen, beroende på om det ska krävas godkännande vid en lämplighetsbesiktning för fordon i fordonståg som överstiger 25,25 meter. Kostnader för ett sådant berörs även i den samhällsekonomiska analysen om tyngre fordon på det allmänna vägnätet (se bilaga 5).

Hastigheter

Förslagen om bestämmelser om högsta tillåtna hastighet för fordonstågen är följdförslag till förslagen om längre fordonståg. Hur många företag som kommer att beröras av ändringarna beror på i vilken utsträckning som fordon och fordonståg framöver kommer att få föras med för längd. Om fordonstågen får föras i högre hastighet, kommer transporteffektiviteten för transportörer och varuägare att öka, eftersom fordonstågen annars skulle få föras i 30 eller 40 kilometer i timmen.

Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

Längre fordonståg

Det uppstår inga direkta kostnader eller annan tidsåtgång för företagen, eftersom de föreslagna författningsändringarna inte medför något skyldighet att använda längre fordonståg utan transporterna kan alltså föras inom trafikförordningens längdbegränsningar. Den administrativa och ekonomiska bördan ökar om tekniska krav ställs på fordonen, men det har ansetts motiverat av trafiksäkerhetsskäl. Kostnaderna berörs även i den samhällsekonomiska analysen om tyngre fordon på det allmänna vägnätet som redovisas i bilaga 5.

Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

Längre fordonståg

En transport med lastbil och tillkopplad påhängsvagn med en tåglängd omkring 17 meter antas kosta 210 kronor per mil. Kostnaderna brukar översiktligt fördelas med 1/2 förarkostnader, 1/4 fordonskostnader och 1/4 driftskostnader, vilket skulle ge en förarkostnad på omkring 105 kronor. Färd med lastbil med två tillkopplade påhängsvagnar ger inte högre förarkostnad. Kostnaderna för driften av ytterligare en påhängsvagn beräknas öka driftskostnaden för tåget med 15–25 procent. Siffror redovisas i tabellen nedan. Kostnaderna har avrundats till närmast högre femtal kronor.

	Lastbil med en påhängsvagn	Lastbil med dolly och två påhängsvagnar
Förarkostnader	105 kronor/mil	105 kronor/mil
Fordonskostnader	55 kronor/mil	70 kronor/mil
Driftskostnader	55 kronor/mil	70 kronor/mil
Summa	210 kronor/mil	245 kronor/mil

Den ekonomiska effekten av att kunna föra ett längre fordonståg i jämförelse med två fordonståg med samma totala last är således påtaglig.

I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Utan författningsändringar kommer inte konkurrensförhållandena för berörda företag att ändras. Om fordonstågen får användas på vägar som inte är enskilda med högre bruttovikter – men inte med längre fordonståg – kommer det främst att gynna ägare med varor med hög specifik vikt. Om fordonstågen får föras med högre bruttovikter och också längre fordonståg kommer även transportörer av styckegods att gynnas. Det är främst transportörer av gods av lägre specifik vikt och styckegods som gynnas om det tillåts längre, men inte tyngre, fordonståg (se även i avsnitt 6.2).

Företag som väljer att använda fordonståg med utökad längd får möjligheten att transportera mera gods. Beroende på hur varuägarna väljer att möta den ökade transporteffektiviteten i prissättningen skulle det kunna innebära att de företag som använder längre och tyngre fordonståg får en konkurrensfördel. Transportnäringen består till cirka 50 procent av små företag med enstaka bilar.

Beroende på i vilken utsträckning som det kommer att meddelas föreskrifter om att vägar ska tillhöra den nya bärighetsklassen kommer företag som utför transporter i anslutning till dessa sträckor att i högre utsträckning kunna nå ökad transporteffektivitet avseende tyngden. För företag som vill utnyttja en ökad tillåten tåglängd och samtidigt tyngre fordonståg kommer den geografiska placeringen på företaget att ha samma betydelse. För den som på vägar som inte är enskilda vill föra längre men inte tyngre, fordonståg kommer den geografiska placeringen på företaget att spela mindre roll.

Det kan antas att intresset för att föra fordonståg som är längre än 25,25 meter i allmänhet kommer att vara lägre om fordonstågen inte får föras i högre hastighet än 30 respektive 40 kilometer i timmen.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Nej, ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag.

I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Företagen berörs inte på andra sätt än som beskrivits ovan och i den samhällsekonomiska analysen av tyngre fordon på det allmänna vägnätet som gjorts av Trafikverket och Transportstyrelsen (se bilaga 5).

Indirekt kommer förslagen att stimulera företagen till utveckling av nya tekniska lösningar som kan minska kostnaderna för transporterna.

Åkerinäringen kommer att få möjligheter att erbjuda transportköpare effektivare transporter: mer gods kan transporteras vid ett tillfälle.

Konsumenter

Effekter i konsumentledet uppstår om transportörerna väljer att använda längre fordonståg. Men det är inte säkert att besparingen genom det ökade antalet varor som kan transporteras samtidigt i fråga om konsumtionsvaror slår igenom i konsumentledet, eftersom transportens del i en varas pris i allmänhet är liten. Beroende på i vilken utsträckning fordonstågen tillåts föras i högre hastigheter påverkas transporteffektiviteten. Sådana frågor berörs i den gemensamma samhällsekonomiska analysen.

Statens finanser

Föreskrifter som medger längre, men inte tyngre, fordonståg än trafikförordningen idag tillåter vid färd på andra vägar än enskilda kan inte antas påverka vägslitaget. Den sammanlagda vikten som samtliga hjul på ett fordon belastar vägen med ökar inte. Skatten för tunga lastbilar, påhängsvagnar och andra släpvagnar än påhängsvagnar beror av totalvikten, dock högst den bruttovikt som fordonen får föras med på vägar som tillhör BK1. Det innebär att skatten heller inte påverkas av sådana föreskrifter.

Samhället i övrigt

Möjligheten att genomföra transporter med längre fordonståg medför att bränsleförbrukningen och utsläppen av skadliga gaser kommer att minska per transporterat ton och kilometer. Beräkningar i tidigare genomförda försök i form av de föreskrifter som Transportstyrelsen meddelat med stöd av 4 kap. 12, 13, 17 b § har visat på minskad bränsleförbrukning och minskade utsläpp av CO₂ med 20 till 25 procent räknat per transporterad mängd per kilometer.

Högre hastigheter medför i allmänhet högre ökad bränsleförbrukning och ökade utsläpp av CO₂ i förhållande till vad som gäller när fordonen förs med en lägre hastighet. Om den högsta tillåtna hastigheten höjs från 30 eller 40 kilometer i timmen, kommer sannolikt bränsleförbrukningen att öka.

Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Längre fordonståg

Om inga författningsändringar kommer till stånd kommer detta inte att påverka myndigheterna och övrig offentlig förvaltning. Behovet att nyttja

dagens möjligheter till undantag och föreskrifter med stöd av trafikförordningen kommer då att kvarstå.

Förslaget till författningsändringar om att under vissa förutsättningar få föra längre fordonståg än idag medför liksom för hastigheter också att polismyndigheterna har att övervaka en typ av fordonståg som i allmänhet inte förekommer på vägarna idag.

Längre fordonståg kan påverka förarnas förutsättningar att föra tågen på vägarna. Fordonen kan ha större utrymmesbehov. Men fordonstillverkare har lämnat uträkningar som visar att fordonståg upp till 32 meter inte har nämnvärt större svängradie än vissa fordonståg som uppgår till de idag tillåtna 25,25 meter. Där framkomligheten redan är begränsad för längre fordonståg finns också möjligheterna att meddela särskilda trafikregler som begränsar högsta tillåtna fordonslängd (se avsnitt 6.2).

Hastigheter

Om inga ändringar genomförs, får fordonstågen föras i de hastigheter som idag framgår av 4 kap. 20 §. Nya bestämmelser om i vilka hastigheter som fordonståg får föras påverkar polismyndigheterna i deras kontroll på vägarna. Om förutsättningarna för att föra ett fordonståg i en högre hastighet anges till godkännande vid en viss besiktning, påverkas även besiktningsorganen (se konsekvenserna till förslaget om ändring av fordonsförordningen).

Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Här är en sammanställning som avser fordonståg som är längre än 25,25 meter.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ Kommentar
		Fördelar	Nackdelar	
Företag		Mer transporterat gods per transport	Högre investeringskostnader, förutsatt att transportörerna vill bedriva sådana transporter	Antalet som är intresserade av att utföra transporter med stöd av stöd av ändringarna i förordningen är svårbedömt och har därför inte redovisats.
Konsumenter				Antagligen ingen påverkan
Statens finanser	–			
Samhället i övrigt		Minskad miljöbelastning Mindre trafik	Längre fordonståg	
Myndigheter och andra offentliga organ	–			

Fordonståg som *både* har en högre bruttovikt än 60 ton och är längre än 25,25 meter har, liksom i uppräkningsen ovan, fördelar i form av minskad miljöbelastning och mindre trafik för samhället i övrigt. Fordonstågen blir dock längre och, om bruttovikten ökar, ökar vägslitaget. Påverkan i konsumentledet och effekterna för företagen är svårbedömda, utifrån att vi idag inte vet i vilken utsträckning Trafikverket och kommunerna kommer att meddela föreskrifter om den nya bärighetsklassen och nya bärighetsklasser bedöms även ha liten påverkan i konsumentledet.

8.5.7 Fördelningsanalys

Föreskrifterna bedöms inte påverka någon särskild ålders- eller inkomstgrupp.

8.5.8 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Funktionsmålet

Genom att utifrån författningsändringarna tillåta förändret av längre fordonståg på vägar som inte är enskilda kan större godsvolymer transporteras till lägre kostnader och användningen av vägarna kan effektiviseras. Förslaget ger möjlighet att skapa bättre tillgänglighet för människor och till gods.

Hänsynsmålet

Genom att tillåta att längre fordonståg förs på vägar som inte är enskilda kan gods transporteras med färre fordon, vilket medför minskad miljöbelastning. Transporterna bidrar till att miljökvalitetsmålet nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet, eftersom antalet transporter kan minska och varje transport enligt föreskrifterna exempelvis kan utföras med en lastbil för två påhängsvagnar i stället för en lastbil för en påhängsvagn. Med denna förutsättning bedöms förslaget inte medföra några negativa trafiksäkerhetskonsekvenser.

8.5.9 Vad är förslaget?

Förslaget är att det på vägar som inte är enskilda under vissa förutsättningar ska få föras fordonståg upp till 32 meter. Fordonstågen som är tyngre och längre ska få föras i samma hastigheter som i allmänhet gäller för lastbilar med tillkopplade släpvagnar.

8.5.10 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Längre fordonståg

Regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering. Regleringen går inte utöver den EU-rättsliga regleringen eller andra internationella regler som Sverige ska följa. Regleringen bestämmer endast hur fordon ska vara utrustade om de förs med större längd än trafikförordningen tillåter på vägar som inte är enskilda – den bestämmer inte hur lastbilar och släpfordon ska vara beskaffade för att få användas i allmänhet. Bestämmelserna skulle tillåta användningen av motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar som överensstämmer med de dimensioner som anges i bilaga I till direktiv 96/53/EG och som sammankopplas på så sätt att de åtminstone uppnår den i Sverige tillåtna lastlängden (modulsystemet). Alla företag tillförsäkras samma konkurrensvillkor. De berörda fordonen ligger inom de största fordonslängder som trafikförordningen tillåter vid färd på andra vägar än enskilda.

I direktiv 96/53/EG artikel 4.4 b) sägs:

4. Medlemsstaterna kan tillåta fordon eller fordonskombinationer som används för transport och som utför vissa nationella transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med dimensioner som avviker från de som anges i punkterna 1.1, 1.2, 1.4—1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

Transporter skall anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om endera av villkoren i punkterna a eller b är uppfyllt:

b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, även tillåter användningen av motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar som överensstämmer med de dimensioner som anges i bilaga I och som sammankopplas på så sätt att de minst uppnår den i den aktuella medlemsstaten tillåtna lastlängden, så att alla företag tillförsäkras samma konkurrensvillkor (modulsystemet).

Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om de åtgärder som de vidtar för att tillämpa denna punkt.

Hastigheter

Vilken hastighet fordon får föras i är nationellt reglerat och oberoende av vem som för fordonet.

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

Särskild hänsyn behöver inte tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande. Det finns heller inte behov av speciella informationsinsatser.

8.6 Ändring av vägmärkesförordningen (2007:90)

8.6.1 Vad är anledningen till regleringen?

Särskilda trafikregler kan meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Det framgår av 10 kap. 1 § trafikförordningen. De särskilda reglerna kan bland annat avse axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med begränsning till lägre vikter än vad som följer av 4 kap. 12 § trafikförordningen. Särskilda trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter ska, enligt 10 kap. 13 § punkten 3, utmärkas på vägar enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90) eller föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen.

Vägmärken har, enligt 1 kap. 4 § samma förordning, den innebörd som framgår av förordningen. De har den utformning, storlek och färgsättning som framgår av förordningen eller av föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen. Av 2 kap. 8 § samma förordning framgår förbudsmärken. Det finns inget förbudsmärke som anger högsta tillåtna trippelaxeltryck, vilket redan idag kan medföra en svårighet att märka ut när sådana särskilda begränsningar finns. Eftersom fordonståg med bruttovikt på 74 ton kräver trippelaxel med större trippelaxeltryck på både bil och släpvagn, bör vägmärkesförordningen kompletteras med ett märke som anger högsta tillåtna trippelaxeltryck. Märken kan användas för att märka ut särskilda trafikregler som begränsar det högsta tillåtna trippelaxeltrycket.

8.6.2 Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Om vägmärkesförordningen inte ändras, kommer samma svårigheter att bestå. Det är heller inte tillåtet att sätta upp en anordning som kan förväxlas med en anordning enligt vägmärkesförordningen (2007:90). Så vitt känt är det ovanligt att det meddelas särskilda trafikregler med begränsat trippelaxeltryck, trots att behovet kan finnas eftersom axel- och boggitryck regleras. I takt med att det förekommer fler fordon eller fordonståg med trippelaxlar kan behovet av särskilda trafikregler öka och därmed även ett behov av att märka ut sådana särskilda trafikregler.

8.6.3 Vad ska uppnås?

Begränsning av högsta tillåtna trippelaxeltryck i särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter eller i föreskrifter i 10 kap. 14 § trafikförordningen ska kunna märkas ut i vägnätet.

8.6.4 Vilka möjliga lösningar finns?

Det finns inga andra möjliga lösningar annat än att behålla nuvarande reglering.

8.6.5 Alternativ som inte innebär reglering

I fråga om utmärkning av trafikregler finns inget alternativ till vägmärken och andra anordningar enligt vägmärkesförordningen.

8.6.6 Regleringsalternativ

Förutom alternativet att inte ändra vägmärke finns endast variation i hur vägmärket ska se ut. Transportstyrelsen har valt att föreslå ett märke som liknar märket C24 *begränsat boggitryck*, men med en stiliserad trippelaxel som symbol i vägmärket. Liksom på märkena C23 *begränsat axeltryck* och C24 *begränsat boggitryck* anges det högsta tillåtna trycket på märket.

8.6.7 Samhällsekonomisk analys

De samhällsekonomiska effekterna av både författningsförslaget och eventuella alternativ till författningsutformning är begränsade.

Företag

Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är de?

Företagen som berörs är i första hand tillverkare av vägmärken och i andra hand företag som anlitas av Trafikverket och kommuner för utmärkning av särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter och föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen. Sannolikt är det mycket få företag som har anledning att köpa det föreslagna vägmärket.

Det finns ett flertal tillverkare av vägmärken, varav 3-4 har runt 50 anställda. Det finns ingen central intresseorganisation för dessa tillverkare. Kunderna är vägsamfällighetsföreningar, privatpersoner, andra företag samt väghållningsmyndigheter och kommuner.

Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

Det finns ingen skyldighet för tillverkare av vägmärken att erbjuda alla märken i vägmärkesförordningen. Eftersom systemet med bärighetsklasser är begränsat till vägar som inte är enskilda, är det främst kommunerna och de statliga väghållningsmyndigheterna samt de företag de anlitar för utmärkning som kan tänkas efterfråga det nya vägmärket.

Om vägmärket inte tillkommer, får det ingen effekt för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

Om företagen vill sälja det nya vägmärket, behöver de anpassa sin tillverkning till ändringen. Kostnaderna bedöms inte vara större än när det tillkommit andra nya vägmärken.

I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Transportstyrelsen kan inte se att konkurrensförhållanden för de berörda företagen kommer att påverkas.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag.

I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Företagen berörs inte på andra sätt än vad som beskrivits ovan och i den samhällsekonomiska analysen av tyngre fordon på det allmänna vägnätet som gjorts av Transportstyrelsen och Trafikverket (se bilaga 5).

Konsumenter

Effekter i konsumentledet är svåra att förutse. För att ge anvisningar för trafiken får det nya märket liksom huvuddelen av övriga förbudsmärken endast användas för utmärkning av trafikregler som märks ut av den statliga väghållningsmyndigheten eller kommunen.

Statens finanser

Det uppstår inga kostnader av betydelse för staten. Kostnaden för utmärkningen är beroende av hur många särskilda trafikregler med begränsning till lägre trippelaxeltryck som meddelas av länsstyrelserna, kommunerna och de myndigheter som har hand om väg- eller gatuhållningen inom området.

Samhället i övrigt

I och med att det tillkommer ett nytt vägmärke får förare av fordon och fordonståg som omfattas av begränsningarna information som hittills saknats. Av antalet förare i trafiken är en mindre del förare av tunga lastbilar med eventuella släpvagnar. Av dessa är en ännu mindre del förare av sådana fordon som har trippelaxel. En del av dessa förare behöver förstå det nya vägmärket.

Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Effekter uppstår endast om det meddelas begränsningar till lägre trippelaxeltryck än vad trafikförordningen medger. Dessa ska märkas ut av de statliga väghållningsmyndigheterna och kommunerna. Behovet av sådana begränsningar är okänt och omfattningen av utmärkningsskyldigheten för de statliga väghållningsmyndigheterna och kommunerna är därför också okänd. Sannolikt är behovet ganska litet i dagsläget.

Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
	Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar	
Företag	Okänd.	Ytterligare ett vägmärke att försälja.	Inga.	Det finns ingen skyldighet att som tillverkare av vägmärken försälja alla märken i vägmärkesförordningen..
Konsumenter				Antagligen ingen påverkan
Statens finanser	–	-	-	Endast i samma utsträckning som annars följer behovet av att upphandla vägmärken.
Samhället i övrigt		Ytterligare ett vägmärke för att ge information för effektiv och säker trafik.		Det är endast ett fåtal förare som kommer att beröras av förbudet som märket anger.
Myndigheter och andra offentliga organ	–	Möjlighet till utmärkning för att skydda infrastrukturen.	-	

8.6.8 Fördelningsanalys

Föreskrifterna bedöms inte påverka någon särskild ålders- eller inkomstgrupp.

8.6.9 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Funktionsmålet

Vägmärket ger ytterligare en möjlighet att ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik.

Hänsynsmålet

Vägmärket kan bidra till bättre efterlevnad av de viktbegränsningar som finns i trafikförfattningar.

8.6.10 Vad är förslaget?

Förslaget är att vägmärkesförordningen (2007:90) ändras genom att ett nytt vägmärke, C45 *begränsat trippelaxeltryck*, införs i 2 kap. 8 § vägmärkesförordningen.

8.6.11 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Vägmärket finns, i likhet med bland annat vägmärket C24 *begränsat boggitryck*, inte i konventionen om vägmärken och trafiksignaler. Men konventionen medger att konventionsstaterna inför märken som inte har motsvarighet i konventionen.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas vad avser tidpunkten för ikraftträdande. Speciella informationsinsatser bedöms heller inte behövas

8.7 Ändring av fordonsförordningen (2002:574)

8.7.1 Vad är anledningen till regleringen?

Transportstyrelsen har sett ett behov av att ställa ytterligare krav på fordonen när de ska ingå i fordonståg vars bruttovikt överstiger 60 ton eller har en längd över 24 eller 25,25 meter.

Fordonslagen (2002:574) innehåller bland annat bestämmelser om kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter. Kontroll av om ett fordon är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik får, enligt 2 kap. 1 § fordonslagen, ske genom de kontrollformer som i sina huvuddrag anges i 2 kap. fordonslagen. I 2 kap. 1 § beskrivs således det grundläggande syftet med de olika kontrollformerna och markeras att bestämmelserna i lagen anger ramarna för de olika typerna av kontroll. Tekniska krav på fordon har beskrivits i avsnitt 7.

Det är en brist att de tekniska kraven på fordonen har tagits fram mot bakgrund av begränsningen av bruttovikt upp till 40 respektive 44 ton i direktivet 96/53/EG. Om den högsta tillåtna bruttovikten höjs till och med 74 ton, behöver ytterligare krav föreskrivas. Ett annat problem är att fordonen i fordonstågen godkänns vart och ett för sig. För användning i tyngre eller längre fordonståg bör fordonen kontrolleras sammansatta i ett fordonståg för att bibehålla den höga säkerhetsnivån

8.7.2 Vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Om inte fordonsförordningen ändras, kan Transportstyrelsen inte meddela krav på beskaffenhet och utrustning kopplat till lämplighetsbesiktning för användning av fordon i fordonståg med bruttovikter över 60 ton eller längder över 24 eller 25,25 meter. Om de särskilda kraven ställs i

trafikförordningen eller i föreskrifter med stöd av trafikförordningen utan krav på godkännande vid lämplighetsbesiktning eller annan förhandskontroll, kommer de särskilda kraven endast att kunna kontrolleras i polisens ordinarie trafikövervakning. Detta skulle ställa orimliga krav på de enskilda polisernas förmåga att bedöma om de särskilda kraven för färd med en bruttovikt över 60 ton eller en längd över 24 eller 25,25 meter är uppfyllda. Praktiska prov avseende stabilitet är omöjliga att genomföra i vanlig trafikmiljö. Det skulle därför krävas exempelvis tillgång till ett flygfält eller liknande eller omfattande dokumentation. Därför gör Transportstyrelsen bedömningen att kontrollerna inte skulle komma att utföras. Ägarna och förarna får också svårigheter att bedöma om förutsättningarna är uppfyllda för att få framföra fordonståget med den aktuella sammansättningen.

8.7.3 Vad ska uppnås?

Den höga säkerhetsnivån ska bibehållas även med högre bruttovikter eller större fordonslängder än dagens. Genom att kräva godkännande vid lämplighetsbesiktning ska det säkerställas att de särskilda kraven för färd med fordonståg med en bruttovikt över 60 ton eller en längd över 24 eller 25,25 meter kontrolleras i förhand på ett effektivt sätt. Genom det kravet ska i sin tur säkerställas att kontrollen vid trafikövervakning kan genomföras på ett enkelt och tillförlitligt sätt. Dessutom ska en sådan ordning underlätta för ägare och förare att bedöma om fordonståget får föras på väg som inte är enskild.

8.7.4 Vilka möjliga lösningar finns?

Alternativ som inte innebär reglering

Se 8.7.2

Regleringsalternativ

Transportstyrelsen ser inga alternativa lösningar som innebär att krav för viss användning kan kontrolleras inom de andra kontrollformer som är beskrivna i 2 kap. fordonslagen.

Ett alternativ till att ställa krav inom ramarna för fordonslagens kontrollformer vore att ställa krav genom villkor för förandet i trafikförordningen. En motsvarande sådan bestämmelse finns i 4 kap. 17 § trafikförordningen vad gäller fordonståg som under vissa förutsättningar får föras trots att de uppgår till 25,25 meter. I uppräknningen avser några av punkterna storleken på bland annat varje ingående släpvagn och olika avstånd för att endast fordonståg som är sammankopplade enligt det modulsystem som nämns i direktiv 96/53/EG ska få föras med de längre fordonstågen. Punkten 1 och 11 avser dock krav på fordonens utrustning.

Det är inte lätt för den enskilde föraren eller ens för polisen att kontrollera om kraven i 4 kap. 17 § är uppfyllda.

8.7.5 Samhällsekonomisk analys

Företag

Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är de?

Transportbranschen

Åkerinäringen består av cirka 10 000 företag. Det totala antalet tunga lastbilar i Sverige uppgår till ca 80 000 och tunga släpvagnar till ca 57 000. Utifrån Trafikanalys statistik kan utläsas att det årligen nyregistreras 250–300 rundvirkesbilar, 800–1 000 dragbilar och 2 700–3 000 påhängsvagnar. Med anledning av den korta utredningstiden har Transportstyrelsen inte utrett hur många av dessa som skulle vara aktuella att användas i fordonståg med en bruttovikt över 60 ton eller en längd över 24 eller 25,25 meter.

I nästa led kan de särskilda fordonskrav som meddelas om ändringen genomförs påverka fordonsindustrin och åkerinäringen. Kraven påverkar hur fordon som ingår i de aktuella fordonstågen ska vara beskaffade och utrustade. Förslagen påverkar därigenom besiktningsorganen som enligt förslaget har att kontrollera att kraven är uppfyllda vid en lämplighetsbesiktning.

Lämplighetsbesiktningen kommer inte att bli någon stor kostnad för åkerier, eftersom varje nytt fordon måste genomgå ett enskilt godkännande för att kunna tas i bruk. Provningsen för enskilt godkännande och lämplighetsbesiktningen bör därför kunna göras vid samma tillfälle. Detsamma gäller även för fordon som redan tagits i bruk, om lämplighetsbesiktningen kan göras i samband med en annan förrättning.

Besiktningsbranschen

Inom besiktningsbranschen är det sex företag som har möjlighet att utföra lämplighetsbesiktning för föreslagen användning. Storleken på besiktningsföretagen varierar från företag med en enda besiktningsstation till företag med 40–50 besiktningsstationer. Antalet besiktningsstekniker som berörs på samtliga besiktningsorgan är 130–150. Transportstyrelsen har informerat om regeringsuppdraget vid branschmöten och nämnt arbetet med att föreslå ytterligare en kategori fordon för vilka ska krävas godkännande vid lämplighetsbesiktning.

Besiktningsorganen kommer genom införandet av lämplighetsbesiktning för tunga och långa fordonståg att få ytterligare arbetsuppgifter.

Besiktningsorganen kommer att behöva se över besiktningssteknikernas kompetens och genomföra utbildning av sin personal. Detta berör de besiktningsstekniker som är certifierade för att utföra registreringsbesiktning

av fordon med en totalvikt över 3,5 ton. Organen kommer även att behöva anpassa sig i fråga om utrymme för att utföra besiktningarna, tider för besiktningarna, tillgänglig personal samt interna instruktioner. Priset bestäms av marknaden.

Fordonsindustrin

De särskilda fordonskrav som meddelas om ändringarna i 4 kap. 11, 12, 13, och 17 §§ trafikförordningen genomförs kan påverka kraven på fordonens beskaffenhet och utrustning. Dessutom kan ändringen av 5 kap. 1 § fordonsförordningen ge fordonsindustrin en möjlighet att erbjuda underlag som behövs vid den kontroll som föreslås.

Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

Transportstyrelsens bedömning är att regleringen bara berör de administrativa kostnaderna hos besiktningsorganen för olika uppdateringar i sina kvalitetssystem samt eventuell vidareutbildning av besiktningstekniker.

Åkerierna kommer att behöva upprätta rutiner för att se till att de fordon som åkeriet disponerar går att använda i ett fordonståg vars vikt överstiger 60 ton eller vars längd överstiger 24 eller 25,25 meter.

I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Utan författningsändringar kommer inte konkurrensförhållandena för berörda företag att ändras. Företag som tillverkar eller säljer fler fordon som kan ingå i fordonstågen får mindre kostnad per fordon för underlag för lämplighetsbesiktning än företag som tillverkar få sådana fordon. Förslaget gynnar därför företag som är stora på den svenska marknaden.

Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag.

I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen

Företagen berörs inte på andra sätt än vad som beskrivits ovan och i den samhällsekonomiska analysen av tyngre fordon på det allmänna vägnätet som gjorts av Trafikverket och Transportstyrelsen (se bilaga 5).

Konsumenter

Det är svårt att se att kravet på godkännande vid lämplighetsbesiktning får konsekvenser i konsumentledet.

Statens finanser

Kravet på godkännande vid lämplighetsbesiktning får inga konsekvenser av betydelse för statens finanser.

Samhället i övrigt

Det är svårt att se att kravet på godkännande vid lämplighetsbesiktning får konsekvenser för samhället i övrigt.

Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Transportstyrelsen kommer att föreskriva om de särskilda krav som ska uppfyllas för att fordon ska bli godkända vid lämplighetsbesiktning, om ändringen genomförs.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll behöver kontrollera att besiktningsorganen har tagit fram nödvändiga rutiner för att genomföra den föreslagna kontrollen.

För polisen tillkommer att kontrollera att fordon i fordonstågen är godkända vid lämplighetsbesiktning. Kontrollerna vid lämplighetsbesiktningen är vara avsevärt enklare än att vid trafikövervakning kontrollera om de särskilda villkoren för användning är uppfyllda.

Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
	Nettoeffekt i tkr	Fördelar	Nackdelar	
Företag	Okänd	Möjligheter att i förväg på ett enkelt sätt kontrollera om fordon är lämpliga för användningen. Ytterligare arbetstillfällen för besiktningsorganen	Kravet på ytterligare ett godkännande kan upplevas betungande.	Kravet på godkännande vid lämplighetsbesiktning är motiverat av svårigheten för förare, ägare, polis med flera att inför färd eller på väg kontrollera om de nödvändiga särskilda kraven är uppfyllda. Fördelarna bedöms överväga nackdelarna.
Konsumenter	-	-	-	Antagligen ingen påverkan
Statens finanser	–	-	-	Antagligen ingen påverkan
Samhället i övrigt	-	-	-	Antagligen ingen påverkan
Myndigheter och andra offentliga organ	–	Enklare trafikövervakning för polisen	-	-

8.7.6 Fördelningsanalys

Föreskrifterna bedöms inte särskilt påverka någon ålders- eller inkomstgrupp.

8.7.7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Funktionsmålet

Förslaget är inte avsett att bidra till tillgängligheten.

Hänsynsmålet

Genom kravet på godkännande vid lämplighetsbesiktning ska risken för olyckor minskas.

8.7.8 Vad är förslaget?

Förslaget är att 5 kap. 1 § fordonsförordningen ändras så att det ska krävas godkännande vid lämplighetsbesiktning för att ett fordon ska få föras i ett fordonståg vars bruttovikt överstiger 60 ton eller vars längd överstiger 24 eller 25,25 meter.

8.7.9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Lämplighetsbesiktning är ett nationellt förfarande som varken är reglerat eller har sitt ursprung i gemenskapsrätten. Förslaget på godkännande går således utöver den EU-rättsliga regleringen. Direktivet 96/53/EG saknar bestämmelser om godkännande av fordon.

Fordon ska i allmänhet godkännas enligt gemenskapsmodell. Grundsatsen borde vara att ett fordon som används för ett visst ändamål i en medlemsstat också ska få användas i en annan medlemsstat, utan att andra krav än sådant som följer av typgodkännandeprocessen eller enskilda godkännanden i annat land. Detta har närmare berörts i avsnitt 6.1.

Krav på godkännande vid lämplighetsbesiktning kan uppfattas som ett hinder för den fria rörligheten, i och med att lämplighetsbesiktning i allmänhet är något som genomförs främst i Sverige. Att ställa särskilda krav för viss användning är motiverat av trafiksäkerhetsskäl och gäller oberoende av om fordonet är registrerat i Sverige eller om den som vill föra fordonet är medborgare i Sverige. Liksom för övriga fordon för vilka det krävs ett godkännande för viss användning ska besiktningsorganet, om fordonet inte är registreringspliktigt enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister, utfärda ett lämplighetsbevis om fordonet godkänns vid lämplighetsbesiktning.

Enligt artikel 4. 4 b) i direktiv 96/53/EG ska en medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vars dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, även tillåta användningen av motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar som överensstämmer med de dimensioner som anges i bilaga I och som sammankopplas på så sätt att de minst uppnår den i den aktuella medlemsstaten tillåtna lastlängden, så att alla företag tillförsäkras samma konkurrensvillkor (modulsystemet). Transportstyrelsens bedömning är att kravet på godkännande vid lämplighetsbesiktning är förenligt med direktivet.

Sverige kan avstå från regleringen utan att några internationella förpliktelser åsidosätts.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas vad avser tidpunkten för ikraftträdande. Speciella informationsinsatser bedöms heller inte behövas.

8.8 Övergripande samhällsekonomisk analys

Se bilaga 5.

9 Författningskommentar

Förslaget till ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559)

2 §

I paragrafen som behandlas i avsnitt 4.2 anges betydelsen av beteckningen bärighetsklass. Ändringen av beteckningen medför att det finns fler bärighetsklasser än tidigare.

Förslagen till ändring i trafikförordningen (1998:1276)

4 kap. 11 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2. I paragrafen anges vilka myndigheter som får föreskriva att en väg som inte är enskild ska tillhöra en viss bärighetsklass. Genom ändringen ges Trafikverket eller kommunen, om kommunen är väghållare, möjlighet att meddela föreskrifter om att en väg ska tillhöra BK4. Huvudregeln är även fortsättningsvis att om inte annat föreskrivits tillhör en allmän väg BK1. Likaså ska övriga vägar som inte är enskilda, om inte annat föreskrivits, även fortsättningsvis tillhöra BK2

4 kap. 12 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.3 och 5.2. Ändringarna innebär att det för den nya bärighetsklassen 4 anges vilka värden som inte får överskridas beträffande axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och bruttovikt vid färd på väg som inte är enskild. Det införs även en ny bilaga med värden för bruttovikt av fordon och fordonståg för BK4 och med krav på godkännande vid lämplighetsbesiktning när bruttovikten överstiger 60 ton.

Ändringarna avser även bilaga 1 i fråga om högsta tillåtna bruttovikt vid färd på väg som tillhör BK1 och krav på godkännande vid lämplighetsbesiktning när bruttovikten överstiger 60 ton.

4 kap. 13 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.4. Den reglerar det minsta avståndet mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på fordonet som det är kopplat till. För den nya bärighetsklassen 4 införs värden för minsta avstånd mellan axlarna.

4 kap. 14 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.5. Genom ändringen får fordonståg som med stöd av bestämmelsen under vissa förutsättningar får föras på vägar som tillhör BK1, även under samma förutsättningar få föras på vägar som tillhör BK4.

4 kap. 17 d§

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2. Ändringen medför att fordonståg upp till 32 meter under vissa förutsättningar får köras på vägar som inte är enskilda. Den besiktning som avses är lämplighetsbesiktning enligt 5 kap. 1 § punkten 8 fordonsförordningen (2009:211).

4 kap. 20 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.3. Den reglerar bland annat vilken hastighet som motorfordon, ett motorredskap klass I eller tungterrängvagn får föras i om det till fordonet kopplats ytterligare fordon. Ändringen medför att ytterligare antal fordonståg kommer att få föras i 80 kilometer i timmen, under förutsättning att de är godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för fordonståget. Den besiktning som avses är lämplighetsbesiktning enligt 5 kap. 1 § punkten 7 eller 8 fordonsförordningen (2009:211).

13 kap. 3 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.2.

Förslaget till ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)

2 kap.8 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.6. Den anger vilka förbudsmärken som finns. Det nya märket kan användas för att märka ut särskilda trafikregler om begränsning av trippelaxeltryck meddelade genom lokala trafikföreskrifter eller föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen.

Förslaget till ändring i fordonsförordningen (2009:211)

5. kap. 1 §

Paragrafen behandlas under avsnitt 7.2. Av den framgår för vilka fordon och för vilken användning som godkännande vid lämplighetsbesiktning krävs. I uppräkningslistan av användningar som kräver ett sådant godkännande har det lagts till ett fordon som ska användas i ett fordonståg vars bruttovikt överstiger 60 ton eller i ett fordonståg som är längre än 24 eller 25,25 meter. Dessutom öppnas möjlighet att godkänna en bil med två tillkopplade släpvagnar för användning i 80 kilometer i timmen. Kravet på godkännande gäller varje fordon i fordonståget. Paragrafen har utformats för att godkännandet ska avse användningen i ett visst fordonståg. I paragrafen tydliggörs att kravet på godkännande inte omfattar fordon som beträffande tyngden eller längden förs på det aktuella sättet med stöd av undantag eller föreskrifter meddelade med stöd av trafikförordningen (1998:1276).

Bilagor

1. Regeringens uppdrag om tyngre fordon på det allmänna vägnätet (dr. nr. N2014/1844/TE)
2. Lastbil med släpvagn 24 meter
3. Lastbil med påhängsvagn, dolly och en påhängsvagn. 32 meter
4. Särskilda krav på fordon
5. Samhällsekonomisk analys av tyngre fordon på det allmänna vägnätet