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 Förhållande 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 Förhållande 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

Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet
4.4.2 Gällande bestämmelser ................................................................. 46
4.4.3 Skäl till förslaget ........................................................................... 47
4.5 Förhållanden 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 Förhållanden till direktiv 96/53/EG ............................................. 51
5.2 Nya värden för bärighetsklass 1 ...................................................... 51
5.2.1 Gällande bestämmelser ............................................................... 51
5.2.2 51 ............................................................................................. 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 Förhållanden 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 BESKÅFFENHET 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
8 KONSEKVENSER ............................................................................................................. 71

8.1 Inledning .................................................................................................................. 71

8.2 En ytterligare bärlighetsklass – åndring 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 bärlighetsklassen – åndringar 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 regling ......................................................... 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 Långre 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 vägnätet.

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, boggityck, 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 får underskridas vid färd på vägar som tillhör den nya bärighetsklassen.(trafikförordningen)

• 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-gemsamma modulsystemet.
  (trafikförordningen)

• Det ska krävas ett godkännande vid lämplighetsbesiktning för att
  o ett fordon ska få användas i ett fordonståg vars bruttovikt överstiger 60 ton (trafikförordningen och fordonsförordningen)
  o ett fordon ska få användas i ett fordonståg vars längd (lasten inräknad) överstiger 25,25 meter (trafikförordningen och fordonsförordningen)
  o 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.

Kontroll genom lämplighetsbesiktning


Kontroll av de tekniska kraven genom lämplighetsbesiktning


Trafiksäkerhet

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

Samhällsekonomisk nytta: effektivare transporter och miljövinst

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 nödvändigvis längre. För andra varugrupper, till exempel konsumtionsvaror och många produkter till dagligvaruhandel, uppnås transporteffektivitet och miljövinst framför allt genom att fordonstågen tillåts bli längre, men inte nödvändigvis tyngre.

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

Den samhällsekonomiska nytan är betydligt större med längre än med tyngre fordon, eftersom mer gods transporteras som styckegods (antal paket) och samlastad 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 §

<table>
<thead>
<tr>
<th>Beteckning</th>
<th>Betydelse</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bärighetsklass</td>
<td>Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Föreslagen lydelse

2 §

<table>
<thead>
<tr>
<th>Beteckning</th>
<th>Betydelse</th>
</tr>
</thead>
</table>

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**

<table>
<thead>
<tr>
<th>4 kap.</th>
<th>Föreslagen lydelse</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>11 §¹</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.

**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.
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>BK1</th>
<th>BK2</th>
<th>BK3</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>1. Axeltryck</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a. Axel som inte är drivande</td>
<td>10 ton</td>
<td>10 ton</td>
<td>8 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Drivande axel</td>
<td>11,5 ton</td>
<td>10 ton</td>
<td>8 ton</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>2. Boggitryck</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a. Avståndet mellan axlarna är mindre än 1,0 meter</td>
<td>11,5 ton</td>
<td>11,5 ton</td>
<td>11,5 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Avståndet mellan axlarna är 1,0 meter eller större men inte 1,3 meter</td>
<td>16 ton</td>
<td>16 ton</td>
<td>12 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>c. Avståndet mellan axlarna är 1,3 meter eller större men inte 1,8 meter</td>
<td>18 ton</td>
<td>16 ton</td>
<td>12 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>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</td>
<td>19 ton</td>
<td>16 ton</td>
<td>12 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>e. Avståndet mellan axlarna är 1,8 meter eller större</td>
<td>20 ton</td>
<td>16 ton</td>
<td>12 ton</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>3. Trippelaxeltryck</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a. Avståndet mellan de yttre axlarna är mindre än 2,6 meter</td>
<td>21 ton</td>
<td>20 ton</td>
<td>13 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Avståndet mellan de yttre axlarna är 2,6 meter eller större</td>
<td>24 ton</td>
<td>22 ton</td>
<td>13 ton</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>4. Bruttovikt av fordon och fordonståg</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a. Fordon på hjul Bilaga 1</td>
<td>Bilaga 2</td>
<td>Bilaga 3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>b. Fordon på band</td>
<td>24 ton</td>
<td>18 ton</td>
<td>18 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>c. Fordon på medar</td>
<td>18 ton</td>
<td>18 ton</td>
<td>18 ton</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att de värden som anges i första stycket överskrider. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor i fråga om förändring 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 överskrider.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>BK1</th>
<th>BK2</th>
<th>BK3</th>
<th>BK4</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. Axeltryck</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a. Axel som inte är drivande</td>
<td>10 ton</td>
<td>10 ton</td>
<td>8 ton</td>
<td>10 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Drivande axe</td>
<td>11,5 ton</td>
<td>10 ton</td>
<td>8 ton</td>
<td>11,5 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>2. Boggitryck</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a. Avståndet mellan axlarna är mindre än 1,0 meter</td>
<td>11,5 ton</td>
<td>11,5 ton</td>
<td>11,5 ton</td>
<td>11,5 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Avståndet mellan axlarna är 1,0 meter eller större men inte 1,3 meter</td>
<td>16 ton</td>
<td>16 ton</td>
<td>12 ton</td>
<td>16 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>c. Avståndet mellan axlarna är 1,3 meter eller större men inte 1,8 meter</td>
<td>18 ton</td>
<td>16 ton</td>
<td>12 ton</td>
<td>18 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>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</td>
<td>19 ton</td>
<td>16 ton</td>
<td>12 ton</td>
<td>19 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>e. Avståndet mellan axlarna är</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
1,8 meter eller större

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>20 ton</th>
<th>16 ton</th>
<th>12 ton</th>
<th>20 ton</th>
</tr>
</thead>
</table>

3. Trippelaxeltryck

a. Avståndet mellan de yttre axlarna är mindre än 2,6 meter

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>21 ton</th>
<th>20 ton</th>
<th>13 ton</th>
<th>21 ton</th>
</tr>
</thead>
</table>

b. Avståndet mellan de yttre axlarna är 2,6 meter men inte 4,4 meter

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>24 ton</th>
<th>22 ton</th>
<th>13 ton</th>
<th>24 ton</th>
</tr>
</thead>
</table>

c. Avståndet mellan de yttre axlarna är 4,4 meter men inte 4,7 meter

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>24 ton</th>
<th>22 ton</th>
<th>13 ton</th>
<th>25 ton</th>
</tr>
</thead>
</table>

d. Avståndet mellan de yttre axlarna är 4,7 meter eller större

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>24 ton</th>
<th>22 ton</th>
<th>13 ton</th>
<th>26 ton</th>
</tr>
</thead>
</table>

4. Bruttovikt av fordon och fordonståg

a. Fordon på hjul

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Bilaga 1</th>
<th>Bilaga 2</th>
<th>Bilaga 3</th>
<th>Bilaga 4</th>
</tr>
</thead>
</table>

b. Fordon på band

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>24 ton</th>
<th>18 ton</th>
<th>18 ton</th>
<th>24 ton</th>
</tr>
</thead>
</table>

c. Fordon på medar

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>18 ton</th>
<th>18 ton</th>
<th>18 ton</th>
<th>18 ton</th>
</tr>
</thead>
</table>

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.
Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet

Datum 2014-08-14

1. Båda axlarna är enkelaxlar
   BK1: 3 meter, BK2: 3 meter, BK3: 3 meter

2. Den ena axeln är en enkelaxel och den andra ingår i en boggi eller trippelaxel
   BK1: 3 meter, BK2: 4 meter, BK3: 4 meter

3. Axlarna ingår i var sin boggi
   BK1: 4 meter, BK2: 4 meter, BK3: 4 meter

4. Den ena axeln ingår i en boggi och den andra i en trippelaxel eller båda i en trippelaxel
   BK1: 5 meter, BK2: -, BK3: -

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 bruttvikt 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 bruttvikten 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 förandet 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.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>BK 1</th>
<th>BK 2</th>
<th>BK 3</th>
<th>BK 4</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. Båda axlarna är enkelaxlar</td>
<td>3 meter</td>
<td>3 meter</td>
<td>3 meter</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2. Den ena axeln är en enkelaxel och den andra ingår i en boggi eller trippelaxel</td>
<td>3 meter</td>
<td>4 meter</td>
<td>4 meter</td>
<td>3 meter</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Axlarna ingår i var sin boggi</td>
<td>4 meter</td>
<td>4 meter</td>
<td>4 meter</td>
<td>4 meter</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Den ena axeln ingår i en boggi och den andra i en trippelaxel eller båda i</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet
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 1–4 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 förandet och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras. Föreskrifterna får begränsas till en viss väg eller ett visst vägnät.

**Nuvarande lydelse**

17 §

Fordon eller fordonståg som huvudsakligen används i internationell trafik får föras på vägar med bärighetsklass 1 även om de bruttovikter som anges i 12 § första stycket 4 och bilaga 1 överskrids eller 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 fyraaxligt 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.

**Föreslagen lydelse**

17 §

Trots bestämmelserna i 17 § får längden av ett fordonståg uppgå till 32 meter, lasten inräknad, om följande villkor är uppfyllda.

---

4 Senaste lydelse 2012:553.
1. Varje ingående motordrivet 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 kopplingsstappen 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 §

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 försett 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.

---

3 Senaste lydelse 2013:819.
med högre hastighet än som anges nedan.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Fordon</th>
<th>Förutsättningar</th>
<th>Hastighet km i timmen</th>
</tr>
</thead>
</table>
| 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 läsningsfria 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 bruttvikt som inte överstiger dragfordonets | |
Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet

Datum
2014-08-14

6. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med två släpvagnar i annat fall än 2 släpvagnar i andra fall än 1, 3 eller 4

Släpvagnarna är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbrids

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

8. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med ett eller flera fordon i andra fall än 1–7

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 färdbrids. 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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Fordon</th>
<th>Förutsättningar</th>
<th>Hastighet km i timmen</th>
</tr>
</thead>
</table>
| 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 släpvagnar | a. Släpvagnarna är utrustade med låsingsfria bromsar och utgörs av en dolly med tillkopplad påhängsvagn där dollyns 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 släpvagnar | Fordonen är godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för att fordonen ska få användas i fordonståget                                                                                                                                         | 80                     |
4. Motorfordon med en släpvagn vilka är förbundna genom den gemensamma lasten

Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbrons och fordonen är särskilt inrättade för ändamålet samt godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för fordonståget

5. Motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn

Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbrons

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

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 färdbrons

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

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 försvetta med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färdbroms. Bestämmelserna i första, andra och tredje styckena gäller dock inte i den män 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 §

I nedan angivna fall får undantag medges av följande myndigheter.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bestämmelser</th>
<th>Undantaget rör</th>
<th>Myndighet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>10. 4 kap. 10 §, 10 a § första stycket, 10 b §, 15 b § eller 18 a första eller andra stycket</td>
<td>En kommun</td>
<td>Kommunen</td>
</tr>
<tr>
<td>11. 4 kap. 12-15 a, 17, 17 a eller 18 §</td>
<td>Mer än en kommun</td>
<td>Den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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,

---

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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bestämmelser</th>
<th>Undantaget rör</th>
<th>Myndighet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>10. 4 kap. 10 §, 10 a § första stycket, 10 b §, 15 b § eller 18 a första eller andra stycket</td>
<td>En kommun</td>
<td>Kommunen</td>
</tr>
<tr>
<td>11. 4 kap. 12-15 a, 17, 17 a, 17 d eller 18 §</td>
<td>Mer än en kommun</td>
<td>Den statliga väghållningsmyndigheten i den region färden påbörjas</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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)\textsuperscript{7}

Nuvarande lydelse

Tabell

över högsta tillåtna bruttovikter vid olika axelavstånd på väg med BK1

<table>
<thead>
<tr>
<th>Avstånd i meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel</th>
<th>Högsta tillåtna bruttovikt i ton för fordonet eller fordonståget</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mindre än 1,0</td>
<td>11,5</td>
</tr>
<tr>
<td>1,0</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>1,3</td>
<td>1,8</td>
</tr>
<tr>
<td>1,8</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>2,0</td>
<td>2,6</td>
</tr>
<tr>
<td>2,6</td>
<td>5,0</td>
</tr>
<tr>
<td>5,0</td>
<td>5,2</td>
</tr>
<tr>
<td>5,2</td>
<td>5,4</td>
</tr>
<tr>
<td>5,4</td>
<td>5,6</td>
</tr>
<tr>
<td>5,6</td>
<td>5,8</td>
</tr>
<tr>
<td>5,8</td>
<td>6,0</td>
</tr>
<tr>
<td>6,0</td>
<td>6,2</td>
</tr>
<tr>
<td>6,2</td>
<td>6,4</td>
</tr>
<tr>
<td>6,4</td>
<td>8,25</td>
</tr>
<tr>
<td>8,25</td>
<td>8,5</td>
</tr>
<tr>
<td>8,5</td>
<td>8,75</td>
</tr>
<tr>
<td>8,75</td>
<td>9,0</td>
</tr>
<tr>
<td>9,0</td>
<td>9,25</td>
</tr>
<tr>
<td>9,25</td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>9,5</td>
<td>9,75</td>
</tr>
<tr>
<td>9,75</td>
<td>10,0</td>
</tr>
<tr>
<td>10,0</td>
<td>10,25</td>
</tr>
<tr>
<td>10,25</td>
<td>10,5</td>
</tr>
<tr>
<td>10,5</td>
<td>10,75</td>
</tr>
<tr>
<td>10,75</td>
<td>11,0</td>
</tr>
<tr>
<td>11,0</td>
<td>11,25</td>
</tr>
<tr>
<td>11,25</td>
<td>11,5</td>
</tr>
<tr>
<td>11,5</td>
<td>11,75</td>
</tr>
<tr>
<td>11,75</td>
<td>12,0</td>
</tr>
<tr>
<td>12,0</td>
<td>12,5</td>
</tr>
<tr>
<td>12,5</td>
<td>13,0</td>
</tr>
<tr>
<td>13,0</td>
<td>13,5</td>
</tr>
<tr>
<td>13,5</td>
<td>14,0</td>
</tr>
<tr>
<td>14,0</td>
<td>14,5</td>
</tr>
<tr>
<td>14,5</td>
<td>15,0</td>
</tr>
<tr>
<td>15,0</td>
<td>15,5</td>
</tr>
<tr>
<td>15,5</td>
<td>16,0</td>
</tr>
<tr>
<td>16,0</td>
<td>16,5</td>
</tr>
<tr>
<td>16,5</td>
<td>17,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

\textsuperscript{7} Senaste lydelse 2000:289.
Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet

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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Avstånd i meter mellan släpvagnens första och sista axel eller mellan dollyns första och påhängsvagnens sista axel</th>
<th>Högsta tillåtna bruttovikt ton för släpvagnen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>6,6</td>
<td>men inte 6,8</td>
</tr>
<tr>
<td>6,8</td>
<td>men inte 7,0</td>
</tr>
<tr>
<td>7,0</td>
<td>men inte 7,2</td>
</tr>
<tr>
<td>7,2</td>
<td>och större</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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
<table>
<thead>
<tr>
<th>Avstånd i meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel</th>
<th>Högsta tillåtna bruttovikt i ton för fordonet eller fordonståget</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mindre än 1,0</td>
<td>11,5</td>
</tr>
<tr>
<td>1,0 men inte</td>
<td>1,3</td>
</tr>
<tr>
<td>1,3 men inte</td>
<td>1,8</td>
</tr>
<tr>
<td>1,8 men inte</td>
<td>2,0</td>
</tr>
<tr>
<td>2,0 men inte</td>
<td>2,6</td>
</tr>
<tr>
<td>2,6 men inte</td>
<td>5,0</td>
</tr>
<tr>
<td>5,0 men inte</td>
<td>5,2</td>
</tr>
<tr>
<td>5,2 men inte</td>
<td>5,4</td>
</tr>
<tr>
<td>5,4 men inte</td>
<td>5,6</td>
</tr>
<tr>
<td>5,6 men inte</td>
<td>5,8</td>
</tr>
<tr>
<td>5,8 men inte</td>
<td>6,0</td>
</tr>
<tr>
<td>6,0 men inte</td>
<td>6,2</td>
</tr>
<tr>
<td>6,2 men inte</td>
<td>6,4</td>
</tr>
<tr>
<td>6,4 men inte</td>
<td>8,25</td>
</tr>
<tr>
<td>8,25 men inte</td>
<td>8,5</td>
</tr>
<tr>
<td>8,5 men inte</td>
<td>8,75</td>
</tr>
<tr>
<td>8,75 men inte</td>
<td>9,0</td>
</tr>
<tr>
<td>9,0 men inte</td>
<td>9,25</td>
</tr>
<tr>
<td>9,25 men inte</td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>9,5 men inte</td>
<td>9,75</td>
</tr>
<tr>
<td>9,75 men inte</td>
<td>10,0</td>
</tr>
<tr>
<td>10,0 men inte</td>
<td>10,25</td>
</tr>
<tr>
<td>10,25 men inte</td>
<td>10,5</td>
</tr>
<tr>
<td>10,5 men inte</td>
<td>10,75</td>
</tr>
<tr>
<td>10,75 men inte</td>
<td>11,0</td>
</tr>
<tr>
<td>11,0 men inte</td>
<td>11,25</td>
</tr>
<tr>
<td>11,25 men inte</td>
<td>11,5</td>
</tr>
<tr>
<td>11,5 men inte</td>
<td>11,75</td>
</tr>
<tr>
<td>11,75 men inte</td>
<td>12,0</td>
</tr>
<tr>
<td>12,0 men inte</td>
<td>12,5</td>
</tr>
<tr>
<td>12,5 men inte</td>
<td>13,0</td>
</tr>
<tr>
<td>13,0 men inte</td>
<td>13,5</td>
</tr>
<tr>
<td>13,5 men inte</td>
<td>14,0</td>
</tr>
<tr>
<td>14,0 men inte</td>
<td>14,5</td>
</tr>
<tr>
<td>14,5 men inte</td>
<td>15,0</td>
</tr>
<tr>
<td>15,0 men inte</td>
<td>15,5</td>
</tr>
<tr>
<td>15,5 men inte</td>
<td>16,0</td>
</tr>
<tr>
<td>16,0 men inte</td>
<td>16,5</td>
</tr>
<tr>
<td>16,5 men inte</td>
<td>17,0</td>
</tr>
<tr>
<td>17,0 men inte</td>
<td>17,5</td>
</tr>
<tr>
<td>17,5 men inte</td>
<td>18,0</td>
</tr>
<tr>
<td>18,0 men inte</td>
<td>18,5</td>
</tr>
<tr>
<td>18,5 men inte</td>
<td>19,0</td>
</tr>
<tr>
<td>19,0 men inte</td>
<td>19,6</td>
</tr>
<tr>
<td>19,6 men inte</td>
<td>20,2</td>
</tr>
<tr>
<td>20,6 och större</td>
<td>64</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Fordon som ingår i ett fordonståg med en bruttoviktt över 60 ton ska vara godkända vid 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Avstånd i meter mellan släpvagnens första och sista axel eller mellan dollyns första och påhängsvagnens sista axel</th>
<th>Högsta tillåtna bruttoviktt i ton för släpvagnen eller för dollyn med tillkopplad påhängsvagn</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>6,6</td>
<td>men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>6,8</td>
<td>men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>7,0</td>
<td>men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>7,2</td>
<td>men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>7,6</td>
<td>men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>7,8</td>
<td>och större</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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) ledbus 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**
<table>
<thead>
<tr>
<th>Avstånd i meter mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel</th>
<th>Högsta tillåtna bruttovikt i ton för fordonet eller fordonståget</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1,0 men inte</td>
<td>1,0 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>1,3 men inte</td>
<td>1,3 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>1,8 men inte</td>
<td>2,0 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>2,0 men inte</td>
<td>2,6 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>2,6 men inte</td>
<td>4,4 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>4,4 men inte</td>
<td>4,7 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>4,7 men inte</td>
<td>5,2 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>5,2 men inte</td>
<td>5,4 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>5,4 men inte</td>
<td>5,6 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>5,6 men inte</td>
<td>5,8 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>5,8 men inte</td>
<td>6,0 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>6,0 men inte</td>
<td>6,2 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>6,2 men inte</td>
<td>6,4 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>6,4 men inte</td>
<td>6,8 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>6,8 men inte</td>
<td>7,0 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>7,0 men inte</td>
<td>7,2 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>7,2 men inte</td>
<td>7,4 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>7,6 men inte</td>
<td>7,8 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>7,8 men inte</td>
<td>8,0 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>8,0 men inte</td>
<td>8,2 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>8,2 men inte</td>
<td>8,4 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>8,4 men inte</td>
<td>8,6 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>8,6 men inte</td>
<td>8,8 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>8,8 men inte</td>
<td>9,0 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>9,0 men inte</td>
<td>9,2 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>9,2 men inte</td>
<td>9,4 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>9,4 men inte</td>
<td>9,6 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>9,6 men inte</td>
<td>9,8 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>9,8 men inte</td>
<td>10,0 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>10,0 men inte</td>
<td>10,2 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>10,2 men inte</td>
<td>10,6 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>10,6 men inte</td>
<td>11,0 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>11,0 men inte</td>
<td>11,4 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>11,4 men inte</td>
<td>11,8 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>11,8 men inte</td>
<td>12,2 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>12,2 men inte</td>
<td>12,6 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>12,6 men inte</td>
<td>13,0 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>13,0 men inte</td>
<td>13,4 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>13,4 men inte</td>
<td>13,8 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>13,8 men inte</td>
<td>14,2 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>14,2 men inte</td>
<td>14,6 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>14,6 men inte</td>
<td>15,0 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>15,0 men inte</td>
<td>15,4 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>15,4 men inte</td>
<td>15,8 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>15,8 men inte</td>
<td>16,2 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>16,2 men inte</td>
<td>16,6 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>16,6 men inte</td>
<td>17,0 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>17,0 men inte</td>
<td>17,4 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>17,4 men inte</td>
<td>17,8 men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>Vikt (ton)</td>
<td>Förordning</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>17,8</td>
<td>men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>18,2</td>
<td>men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>18,7</td>
<td>men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>19,2</td>
<td>men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>19,7</td>
<td>men inte</td>
</tr>
<tr>
<td>20,2 och större</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Fordon som ingår i ett fordonståg med en bruttovikt över 60 ton ska vara godkända vid 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_

<table>
<thead>
<tr>
<th>Märke</th>
<th>Närmare föreskrift</th>
<th>Märke</th>
<th>Närmare föreskrift</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>C45 begränsat trippelaxeltryck</td>
<td>Högsta tillåtna trippelaxeltryck anges på märket</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Denna förordning träd i kraft den ….

 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 §

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

5. en bil ska få registreras som utryckningsfordon enligt 6 kap. 9 § 1 förordningen (2001:650) om vägtrafikregister,

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 till74 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.

2.2 Förutsättningar och legala krav

2.2.1 Bestämmelser om högsta tillåtna vikt och längd för fordonståg


2.2.2 Anpassning av regelverket för 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 förbjudena 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


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 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 skatteviken 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 bärighets klass enligt nedan.

Bärighets klass Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighets klasserna är bärighets klass 1 (BK1), bärighets klass 2 (BK2) och bärighets klass 3 (BK3).

3.2.3 Skäl till förslaget

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.

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 vägtrafiks kattelag, 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.

Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet
4   En ny bärighetsklass – trafikförordningen

4.1   Bakgrund och problembeskrivning

4.1.1   Dagens system med bärighetsklasser


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.


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 bruttvikt.

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


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 överskrider. 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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Förslag</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>• Bärighetsklass 1 ska inte ändras till att tillåta bruttovikter upp till 74 ton.</td>
</tr>
<tr>
<td>• Trafikverket och kommunerna ska ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om att vägar som inte är enskilda ska tillhöra bärighetsklass 4.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4.2.2  Gällande bestämmelser


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 fordonshastigheterna är lägre på kommunala gator, vilket gör att fordonssviktens, 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 tillstående trafik vid till exempel bussåtplatser 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 upptagit att endast en liten del av det statliga vägnätet 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 nytan.
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. Därför skulle dock övervägande 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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Förslag</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>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 tillhöra den nya bärighetsklassen.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>1. Axeltryck</th>
<th>BK1</th>
<th>BK2</th>
<th>BK3</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>a. Axel som inte är drivande</td>
<td>10 ton</td>
<td>10 ton</td>
<td>8 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Drivande axel</td>
<td>11,5 ton</td>
<td>10 ton</td>
<td>8 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>2. Boggitryck</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>a. Avståndet mellan axlarna är mindre än 1,0 meter</td>
<td>11,5 ton</td>
<td>11,5 ton</td>
<td>11,5 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Avståndet mellan axlarna</td>
<td>16 ton</td>
<td>16 ton</td>
<td>12 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>Åtgärd</td>
<td>Minimal vikt</td>
<td>Medel vikt</td>
<td>Maximal vikt</td>
</tr>
<tr>
<td>--------</td>
<td>--------------</td>
<td>------------</td>
<td>--------------</td>
</tr>
<tr>
<td>c. Avståndet mellan axlarna är 1,0 meter eller större men inte 1,3 meter</td>
<td>18 ton</td>
<td>16 ton</td>
<td>12 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>d. Avståndet mellan axlarna är 1,3 meter eller större men inte 1,8 meter</td>
<td>19 ton</td>
<td>16 ton</td>
<td>12 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>e. Avståndet mellan axlarna är 1,8 meter eller större</td>
<td>20 ton</td>
<td>16 ton</td>
<td>12 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>a. Avståndet mellan de yttre axlarna är mindre än 2,6 meter</td>
<td>21 ton</td>
<td>20 ton</td>
<td>13 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Avståndet mellan de yttre axlarna är 2,6 meter eller större</td>
<td>24 ton</td>
<td>22 ton</td>
<td>13 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>a. Fordon på hjul</td>
<td>Bilaga 1</td>
<td>Bilaga 2</td>
<td>Bilaga 3</td>
</tr>
<tr>
<td>b. Fordon på band</td>
<td>24 ton</td>
<td>18 ton</td>
<td>18 ton</td>
</tr>
<tr>
<td>c. Fordon på medar</td>
<td>18 ton</td>
<td>18 ton</td>
<td>18 ton</td>
</tr>
</tbody>
</table>
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 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 axeltryckena 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 förandet 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 släpåkarr mellan Malmö och Göteborg.
Transportstyrelsens föreskrifter (2014:32) om färd med långa och tunga fordonståg mellan Södertälje och Malmö

Samtliga föreskrifter i uppräkningen gör det möjligt att under en begränsad tid förä 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. Utitfrån tester på provbanor har Transportstyrelsen för att säkerställa sidostabiliteten, infört krav på elektroniskt stabilitetskontrollsystem och krav på tägsammansättning och axelavstånd. Dessa krav på viss konstruktion och utrustning syftar inte endast 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 förändet samt fordonens konstruktion och utrustning för att trafiksäkerheten inte ska äventyras.


4.4 Avstånd mellan första och sista axeln

4.4.1 Förslaget

<table>
<thead>
<tr>
<th>Förslag</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
</table>

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.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>BK1</th>
<th>BK2</th>
<th>BK3</th>
</tr>
</thead>
</table>

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 bruttvikten 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 förandet 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 förandet 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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Förslag</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>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.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 fyraaxligt 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 §

Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet
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 bärrighetsklass 4 ska inte märkas ut.

4.6.2 Gällande bestämmelser


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.

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


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

5.1 Bakgrund och problembeskrivning

5.1.1 Dagens system med bärighetsklasser

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>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.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fordon i fordonståg med en bruttovikt över 60 ton ska vara godkända vid lämplighetsbesiktning.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

5.2.3 Skäl för förslaget
Trafikverket har inom ramarna för sitt regeringsuppdag 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

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.


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 författningsamling och sändas till berörda myndigheter, exempelvis myndigheter som har hand om väg- och gathållningen. 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.


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 trafiksäkerhetskonsekvenser.

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.


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 fordonstågsbredd 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 överskrida 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 befuddor eller är avsedda att befördra 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 och andra villkor 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 tillförsäkrar samma konkurrensvillkor (modulsystemet). Den medlemsstat som är tvungen att anpassa sina vägrenstruktur för att uppfylla villkor som anges enligt b kan emellertid fram till senast den 31 december 2003 förbjudas nationell godstrafik inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer som överskrid de gällande nationella normerna för dimensioner, under förutsättning att den nationella lagsstiftningen 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.
6. Medlemsstaterna får tillåta att fordon eller fordonskombinationer för godsbefordran som registrerats eller tagits i bruk före direktivets ikraftträdande och vilkas dimensioner övertager 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 tillåts 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, där ibland Sverige, att begränsa fordonens längd och vikt, eftersom de under lång tid före direktivets tillkomst tillåtit 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).


6.2 Längre fordonståg inom ramarna för modulsystemet

<table>
<thead>
<tr>
<th>Förslag</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>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.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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
Rapport
Datum
2014-08-14

25,25 meter om följande villkor är uppfyllda:
1. Varje ingående fordon är utrustat med sådana läsningsfria 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 styc ket 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 § överskrider. 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 endast 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 nödvändigvis 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 nödvändigvis tyngre.


För att säkerställa trafiksäkerheten, bland annat att fordonståget har en acceptabel stabilitet även efter sam ankoppling 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 förors 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 en 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 vältrisken, 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 förandet av fordonstågen närmare skulle kunna föras in direkt i trafikförordningen.


Företrädare för fordon industri har under utredningen uppgitt att simuleringar av utrymmehovet 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 längdbestämning 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 punktorna 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 nämns 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 fordoms beskaffenhet och utrustning

7.1 Bakgrund och problembeskrivning

7.1.1 Dagens system för godkännande av fordon och fordonkomponenter

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 beskriver dagens system för godkännande av fordon.

EU-lagsstiftning

Ramdirektiven

Inom fordomsområdet 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 fordonets 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.
Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet


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.


---

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 bestäms utifrån mätt 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**


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 särudriktiven till ramdirektivet. 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 särudriktiv 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 påhangsvagn 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.


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 bruksnära fordonständer 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 godkännas 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.


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 ibrukttagande 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

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

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 vältning i bland annat cirkulationsplatser och avfarter.

Längre men inte nödvändigvis 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.

7.3 Åtgärder från Transportstyrelsen

7.3.1 Åtgärder

<table>
<thead>
<tr>
<th>Åtgärder</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>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.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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
• 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-standarden 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 tågvikt på 60 ton. För att kunna öka tågvikten 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 tågvikten.

Dragbilar i Finland är i regel godkända för en tågvikt på 60 ton. För att kunna öka tågvikten 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 tågvikten.

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 trafikslangsövergripande 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 transportslangsövergripande 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 trafikslagens 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.


Transportstyrelsen ser inte något som tyder på att trafiksäkerheten skulle försämras, tvärtom, förutsatt att fordonen som ingår i fordonståget godkänns 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 överskridde 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

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 författnings 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 angiver 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 författnings.

8.2.9 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse
Effekter på transportpolitiken uppstår främst om andra författnings meddelas som tillåter större bruttvikter.

Funktionsmålet
Genom att utifrån lagändringen tillåta förandet av fordonståg med högre bruttvikt 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 bruttvikt 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.

8.2.10 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

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 följändringar 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 följändring, 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 transporterna 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 vägnätet som tillhör BK1 idag skulle klara av enökning till högst 74 tons bruttovikt utan att det skulle innebära stor förslitning på vägerna 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 högning skulle innebära och effekterna av den har beskrivits i avsnitt 4.2.

**Att höja den tillåtna bruttvikten 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 bruttvikten för bärighetsklass 1 skulle höjas till 74 ton. Vad en sådan allmän högning 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

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 analyserna 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

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 transportefektivitet 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 besparingar genom ökat antal varor som kan transporterats 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 transportefektiviteten. 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.

Föreslagen 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 föreskiva 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 trafiksäkerhetskonomiska konsekvenser.

8.3.9 Vad är förslaget?

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 streckatsatsen, som avser både vikt eller dimensioner, är avgränsat till internationell trafik.

Systemet med bärlighetsklasser har inget ursprung i gemenskapsrätten. Sverige tillåter i allmänhet tyngre och längre fordon och fordonståg än andra länder. Systemet med bärlighetsklasserna 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 försvara för fordon i
international 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?

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 bärihetsklasserna med även en bärihetsklass vars högsta tillåtna bruttovikt uppgår till 64 ton och låta både kommuner och Trafikverket föreskriva att en viss väg ska tillhöra den bärihetsklassen. 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, nås 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?
Föreslaget 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 direktt, eftersom förslagen inte förutsätter att Trafikverket föreskrivit på visst sätt eller att kommunerna, i den utsträckning de föreskrivit om bärihetsklass 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 följdfårdningsåtgärder i verksamheten kan företagen behöva vidta?
Föreslaget 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 tillåts längre, men inte tyngre, fordonståg (se även i avsnitt 6.2).

Behöver särskild hänsyn tas till små föröterg?
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 nytta 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 viken som samtliga hjul på ett fordon belastar vägen med ökar kan slitage på vägarna öka. Trafikverket har ansett att ökningen kompenserar av att den större viken 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 bruttovikternas kan tillåtas finns i bilaga 5.

**Myndigheter och övrig offentlig förvaltning**
De statliga vägägghållningsmyndigheterna påverkas när den högsta tillåtna bruttovikten höjs på de vägar som tillhör BK1.

Som berörs 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**

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

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 fordonsstäng med högre bruttovikt på vägar som inte är enskilda kan större godsvolymer transporterias till lägre kostnader och användningen av vagnarna effektiveras. Förslaget ger möjlighet att skapa bättre tillgänglighet för människor och till gods.

Hänsynsmålet
Genom att utifrån lagändringen tillåta förandet av fordonsstäng 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 nämnts 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 tillåtorna 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
närliv 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 endast 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

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


![Diagram](http://trafa.se/PageDocuments/Lastbilstrafik_2013.pdf)

Det kan således konstateras att transporter av stycke gods 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 krivas godkännande vid en lämplighetsbesiktning för fordon i fordonståg som överstiger 25,25 meter. Kostnader för ett sådant berörs även i den samhällesekonominas 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 långd. 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?**

**Lägre 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 alltjämt 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 samhällesekonominas 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?**

**Lägre fordonståg**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Lastbil med en påhängsvagn</th>
<th>Lastbil med dolly och två påhängsvagnar</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Förarkostnader</td>
<td>105 kronor/mil</td>
<td>105 kronor/mil</td>
</tr>
<tr>
<td>Fordonskostnader</td>
<td>55 kronor/mil</td>
<td>70 kronor/mil</td>
</tr>
<tr>
<td>Driftskostnader</td>
<td>55 kronor/mil</td>
<td>70 kronor/mil</td>
</tr>
<tr>
<td>Summa</td>
<td>210 kronor/mil</td>
<td>245 kronor/mil</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 konkurrensförhållanden för de berörda företagen?
Utan författningsändringar kommer inte konkurrensförhållanden 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 stycke gods att gynnas. Det är främst transportörer av gods av lägre specifik vikt och stycke gods 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 transportsynergie 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 få ökad transportsynergie 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 besparingarna 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

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 CO\textsubscript{2} med 20 till 25 procent räknat per transporterad mängd per kilometer.

Högre hastigheter medför i allmänhet högre ökad bränsleförbrukning och ökade utsläpp av CO\textsubscript{2} 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 nytta
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.


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 fordonssförordningen).

Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna
Här är en sammanställning som avser fordonståg som är längre än 25,25 meter.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Berörd aktör</th>
<th>Värderade effekter/prissatta konsekvenser</th>
<th>Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser</th>
<th>Total bedömning/ Kommentar</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Nettoeffekt i tkr</td>
<td>Fördelar</td>
<td>Lackdelar</td>
</tr>
<tr>
<td>Företag</td>
<td></td>
<td>Mer transporterat gods per transport</td>
<td>Antalet som är intresserade av att utföra transporter med stöd av stöd av ändringarna i förordningen är svårbedömt och har därför inte redovisats.</td>
</tr>
<tr>
<td>Konsumenter</td>
<td></td>
<td>Minskad miljöbelastning</td>
<td>Längre fordonståg</td>
</tr>
<tr>
<td>Statens finanser</td>
<td></td>
<td></td>
<td>Antagligen ingen påverkan</td>
</tr>
<tr>
<td>Samhället i övrigt</td>
<td></td>
<td>Minskad miljöbelastning</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Myndigheter och andra offentliga organ</td>
<td></td>
<td>Mindre trafik</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Fordonståg som både har en högre bruttovikt än 60 ton och är längre än 25,25 meter har, liksom i uppräkningen 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 förandet 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 transporterades 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

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 (modul-systemet).

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?
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?


8.6.3 Vad ska uppnås?

Begäranbning 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.


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 bärighetssystem 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 följdåddrag har 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 tillkommer andra nya vägmärken.

I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Transportstyrelsen kan inte se att konkurrensförhållandena 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 gatuhantering 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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Berörd aktör</th>
<th>Värderade effekter/prissatta konsekvenser</th>
<th>Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser</th>
<th>Total bedömning/kommentar</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Nettoeffekt i tkr</td>
<td>Fördelar</td>
<td>Nackdelar</td>
</tr>
</tbody>
</table>

|                         | Företag                                   | Okänd.                                             | Ytterligare ett vägmärke att försälja.              |
|                         |                                          |                                                    | Inga.                                                   |
|                         |                                          |                                                    | Det finns ingen skyldighet att som tillverkare av vägmärken försälja alla märken i vägmärkesförordningen.. |
|                         | Konsumernt                               |                                                   | 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 fält förare som kommer att beröras av forbudet 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 skylldigheter 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 trafiksiganler. 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 godkännas 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

8.7.3 Vad ska uppnås?

8.7.4 Vilka möjliga lösningar finns?

**Alternativ som inte innebär reglering**
Se 8.7.2

**Regleringssalternativ**
Transportstyrelsen ser inga alternativa lösningar som innebär att krav för viss användning kan kontrolleras inom de andra kontrollformerna 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 uppräkningen avser några av punkterna storleken på bland annat varje ingående släpvagn och olika avstånd för att endast fordonståg som är sammankopplade enligt det modulssystem 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. Provningen 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.

Besiktningbranschen

Inom besiktningbranschen är det sex företag som har möjlighet att utföra lämplighetsbesiktning för föreslagen användning. Storleken på besiktningsföretagen varierar från företag med enenda besiktningsstation till företag med 40–50 besiktningsstationer. Antalet besiktningstekniker 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.

Besiktningorganen kommer genom införandet av lämplighetsbesiktning för tunga och långa fordonståg att få ytterligare arbetsuppgifter. Besiktningorganen kommer att behöva se över besiktningsteknikernas kompetens och genomföra utbildning av sin personal. Detta berör de besiktningstekniker 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 besiktningorganen 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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Berörd aktör</th>
<th>Värderade effekter/prissatta konsekvenser</th>
<th>Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser</th>
<th>Total bedömning/kommentar</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Nettoeffekt i tkr</td>
<td>Fördelar</td>
<td>Nackdelar</td>
</tr>
<tr>
<td>Konsumenter</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Statens finanser</td>
<td>–</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Samhället i övrig</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Myndigheter och andra offentliga organ</td>
<td>–</td>
<td>Enklare trafikövervakning för polisen</td>
<td>-</td>
</tr>
</tbody>
</table>

8.7.6 Fördelningsanalys
Föreskrifterna bedöms inte särskilt påverka någon ålders- eller inkomstgrupp.

8.7.7 Analyser av transportpolitisk måluppfyllelse
Funktionsmålet
Försöket 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?

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 sådana som följer av typgodkännandeprocessen eller enskilda godkännanden i annat land. Detta har närmare berörts i avsnitt 6.1.


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 §


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, boggityck, 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 §


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§

4 kap. 20 §

13 kap. 3 §
Paragrafen behandlas i avsnitt 6.2.2.

**Förslaget till ändring i vägmärkesförordningen (2007:90)**

2 kap.8 §

**Förslaget till ändring i fordonsförordningen (2009:211)**

5. kap. 1 §
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