

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

### Transportstyrelsens förslag:

Att besluta dels om ytterligare en utformning av fordonsskylten som ska placeras baktill på ett fordonståg som är över 25,25 meter i Sverige. Dels att möjliggöra att fordonsskylten får placeras centrerat över fordonets längsgående centrumlinje.

## A. Allmänt

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

#### Utformning av fordonsskylt

Anledningen till föreslagen ändring av Transportstyrelsens föreskrifter är att underlätta för gränsöverskridande trafik mellan Sverige och Danmark med fordonskombinationer över 25,25 meter.

Eftersom utformningen av de båda ländernas fordonsskyltar skiljer sig åt måste skylten bytas ut när gränsen mellan länderna passeras för att uppfylla nationell lagstiftning. I januari 2026 beslutade Danmark om att införa den svenska skyltens utformning i nationell lagstiftning vilket innebär att svenska åkare härnäst inte behöver byta skylt när de passerar gränsen till Danmark.

#### Placering av fordonsskylt

Nuvarande regler gällande placering av fordonsskylten innebär att skylten, på grund av dess storlek, kan komma att skymma bakre belysning på släpvagnen. Det gäller framförallt godstransporter med containrar där man fraktar containrar till exempelvis tåg. Eftersom containrarna inte ägs av åkeriet så kan de inte fästa fordonsskylten i containern, utan att göra åverkan på annans egendom, utan måste fästa den i chassit på släpvagnen, vilket innebär att den kan komma att skymma bakre belysning.

### 2. Vad ska uppnås?

#### Utformning av fordonsskylt

Förslaget innebär att danska åkare, som har den danska fordonsskylten, inte ska behöva byta fordonsskylt vid gränsöverskridande trafik mellan Sverige

och Danmark med fordonståg över 25,25 meter. Detta motsvarar vad som redan gäller för svenska åkare som inte behöver byta sin svenska fordonsskylt vid inresa till Danmark sedan de danska nationella föreskrifterna, där den svenska skylten godtas som ett alternativ, trädde i kraft den 1 januari 2026.

Förslaget att införa den danska skyltens utformning som ett alternativ innebär att danska åkare inte behöver byta ut den danska skylten vid gränspassage till Sverige.

#### **Placering av fordonsskylt**

Förslaget innebär att skylten kan placeras centrerat över fordonets centrumlinje vilket minskar risken att bakre belysningen skymms av skylten.

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

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

##### **Utformning av fordonsskylt**

De danska myndigheterna har föreslagit nya föreskrifter gällande fordonsskyltar som ska finnas på fordonståg längre än 25,25 meter som får föras på väg med stöd av förordning (BEK nr 1605) om fordon i försök med dubbla släpvagnskombinationer i Danmark. Förslaget innehåller bland annat en alternativ utformning av skylten som är densamma som nuvarande svenska reglerna, reglerad genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2025:17) om tekniska krav på fordonståg över 25,25 meter.

Om ingenting görs kommer, från och med den 1 januari 2026, den nuvarande utformningen av fordonsskylten enligt TSFS 2025:17 gälla i både Sverige och Danmark medan den danska motsvarigheten till fordonsskylt fortsatt endast kommer att gälla i Danmark.

##### **Placering av fordonsskylt**

Om ingenting görs tvingas åkare att antingen göra åverkan på annans egendom genom att skruva i containern eller att riskera att förlora skylten om den endast provisoriskt fästs utan ordentlig infästning, vilket inte heller är tillåtet eftersom skylten kan tappas på väg.

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

##### **Utformning av fordonsskylt**

Det saknas alternativ som inte innebär reglering.

##### **Placering av fordonsskylt**

Det saknas alternativ som inte innebär reglering.

### 3.3 Regleringsförslag

#### Utformning av fordonsskylt

Transportstyrelsen föreslår en föreskriftsändring av TSFS 2025:17 för att införa den danska utformningen som en alternativ utformning av fordonsskylten.

#### Placering av fordonsskylt

Transportstyrelsen föreslår en föreskriftsändring av TSFS 2025:17 för att tillåta en alternativ placering av fordonsskylten.

## 4. Vilka är berörda?

#### Utformning av fordonsskylt

I huvudsak berörs danska åkare som genomför gränsöverskridande trafik till Sverige med fordonståg som är över 25,25 meter.

Polismyndigheten, som är utsedd kontrollmyndighet för regelefterlevnad, berörs.

Andra trafikanter berörs eftersom ytterligare en utformning av en fordonsskylt kan förekomma på svenska vägar.

#### Placering av fordonsskylt

I huvudsak berörs åkare som transporterar containrar som de själva inte äger.

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1 Företag

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

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

#### Utformning av fordonsskylt

Den föreslagna regleringen berör i huvudsak endast danska åkare och åkerier som vill använda den danska fordonsskylten. Det är i dagsläget omöjligt att göra en korrekt uppskattning hur många företag/åkare det kommer att handla om. Idag genomförs väldigt få gränspassager mellan Sverige och Danmark med fordonståg över 25,25 meter och de som görs använder i dag den svenska skylten eftersom det är det enda tillåtna alternativet. Hur många passager som kommer att ske framöver vet ingen,

det finns inte heller några uppgifter om hur många danska åkare som väljer att ha den danska utformningen av skylten.

**Placering av fordonsskylt**

Förslaget innebär inga negativa konsekvenser för företag utan endast ökade möjligheter att montera fordonsskylten på ett lämpligt sätt.

## 5.2 Enskilda

**Utformning av fordonsskylt**

För varje nytt vägmärke eller fordonsmarkering/skylt som tillåts kommer det att finnas en tid där andra trafikanter kanske inte fullt ut förstår betydelsen av den nya skylten eller markeringen. Beroende på hur vanligt förekommande den nya utformningen är så tar det mer eller mindre tid innan alla förstår den.

**Placering av fordonsskylt**

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte medför några konsekvenser av betydelse.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

**Utformning av fordonsskylt**

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte medför några konsekvenser av betydelse för staten, regioner eller kommuner.

**Placering av fordonsskylt**

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte medför några konsekvenser av betydelse.

## 5.4 Miljö

**Utformning av fordonsskylt**

Transportstyrelsen bedömer att det inte uppstår några miljöeffekter till följd av förslaget.

**Placering av fordonsskylt**

Transportstyrelsen bedömer att det inte uppstår några miljöeffekter till följd av förslaget.

## 5.5 Externa effekter

**Utformning av fordonsskylt**

Transportstyrelsen bedömer att det inte uppstår några konsekvenser utöver de som beskrivs under 5.1–5.4.

**Placering av fordonsskylt**

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns några konsekvenser utöver de som beskrivs under 5.1–5.4.

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

Det saknas alternativ till den föreslagna regleringen för att tillåta att den danska utformningen av fordonsskylten ska bli tillåten i Sverige.

**Placering av fordonsskylt**

Det finns inga alternativ till förslaget att tillåta en friare placering av fordonsskylten om vi ska öka möjliga sätt att placera skylten på släpvagnarna.

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

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 4 kap. 17 f §§ trafikförordningen (1998:1276) och 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

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

Det så kallade mått- och viktdirektivet 96/53/EG<sup>1</sup> gäller största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i nationell trafik. Den föreslagna regleringen innehåller bestämmelser om fordonstekniska krav på fordonståg som är längre än 25,25 meter och har därför ingen koppling till direktivet.

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

Den föreslagna regleringen bedöms vara i enlighet med EU-rätten och även i övrigt förenlig med annan internationell reglering men eftersom förslaget innehåller tekniska regler kommer det att anmälas till EU-kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

Föreskriftsförslaget innebär inte några nya krav på tjänsteleverantörer, varför förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Förslaget innehåller inga sådana krav som innebär reglering av yrken som medför att anmälan enligt lagen (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer eller proportionalitetsprövning enligt förordningen (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer behöver göras.

Förslaget innehåller inte några datalokaliseringskrav, varför någon anmälan enligt artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen (dataflödesförordningen) inte behöver göras.

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

Det finns inget behov att ta särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande men bör ske utan dröjsmål eftersom de danska föreskrifterna redan har trätt i kraft.

Föreskrifterna planeras träda ikraft fjärde kvartalet 2026.

### **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

## 10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Framkomligheten i transportsystemet påverkas alltid i olika grad av transporter, och det gäller inte minst långa fordonståg. Föreslagen reglering har en koppling till att uppfylla funktionsmålet genom att bidra till att underlätta för gränsöverskridande trafik.

## 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms inte påverka hänsynsmålet.

## C. Företag

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

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Ökad flexibilitet			
Medborgare		Ytterligare en skylt att förstå vad den betyder.		Kortvarig konsekvens.
Staten m.fl.				
Externa effekter				
<b>Totalt</b>				

## E. Förslagets proportionalitet

Förslaget bedöms vara proportionerligt eftersom det innebär ökad flexibilitet och fler möjligheter att uppfylla kraven.

## F. Uppföljning och utvärdering

Det saknas praktiska möjligheter att följa upp hur många danska åkare som passerar den svenska gränsen med den alternativa utformningen av skylten på fordonen. Det skulle kräva övervakning och analys av alla gränspassager.

## G. Samråd

Det finns inte någon samrådsskyldighet med andra myndigheter.

Under 2024 deltog Transportstyrelsen och danska Færdselsstyrelsen i flertalet dialoger och workshops för att underlätta för gränsöverskridande

trafik mellan länderna. Det aktuella ändringsförslaget är ett resultat av det arbetet.

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

Omar Bagdadi  
Epost: [omar.bagdadi@transportstyrelsen.se](mailto:omar.bagdadi@transportstyrelsen.se)

Remiss