RR 2025-248

Från: Jakob Hansen <jakob.hansen@regeringskansliet.se>
Skickat: den 7 juli 2025 15:32
Kopia: LI Registrator; LI Remissvar
Ämne: [extern] Remiss av Transportstyrelsens förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276) för underlättande av användning av bärgningsboggi. DNR LI2025/01348
Bifogade filer: Underlag ändring i Trf bärgningsboggi.pdf; Remissmissiv Förenkling av bärgning.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Slutfört

Kategorier: Registraturen sommaren 2025
AppServerName: public360_prod
DocumentID: RR 2025-248:01
DocumentIsArchived: -1

Du får inte ofta e-post från jakob.hansen@regeringskansliet.se. Läs om varför det här är viktigt

Remiss av Transportstyrelsens förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276) för underlättande av användning av bärgningsboggi.

Remissinstanser

1. Alingsås kommun
2. Arboga kommun
3. Arbetsmiljöverket
4. Bengtsfors kommun
5. Bjuvs kommun
6. Borgsholms kommun
7. Borås kommun
8. Dorotea kommun
9. Förenklingsrådet
10. Företagarna
11. Göteborgs kommun
12. Haninge kommun
13. Helsingborgs kommun
14. Hudiksvalls kommun
15. Håbo kommun
16. Jönköpings kommun

17. Karlskoga kommun
18. Kristianstad kommun
19. Kumla kommun
20. Linköpings kommun
21. Lycksele kommun
22. Länsstyrelsen i Blekinge län
23. Länsstyrelsen i Dalarnas län
24. Länsstyrelsen i Kronoborgs län
25. Länsstyrelsen i Stockholms län
26. Länsstyrelsen i Södermanlands län
27. Länsstyrelsen i Skåne län
28. Länsstyrelsen i Västernorrlands län
29. Malmö kommun
30. Mobility Sweden
31. Motorbranschens riksförbund
32. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
33. Norrköpings kommun
34. Nynäshamns kommun
35. Näringslivets regelnämnd
36. Näringslivets transportråd
37. Orust kommun
38. Oxelösunds kommun
39. Perstorps kommun
40. Polismyndigheten
41. Regelrådet
42. Region Halland
43. Region Norrbotten
44. Region Stockholm
45. Riksförbundet Enskilda vägar
46. Statens väg- och transportforskningsinstitut
47. Stockholms kommun
48. Svensk försäkring
49. Svenska Transportarbetareförbundet
50. Svenskt Näringsliv
51. Sveriges kommuner och regioner
52. Sveriges Åkeriföretag

53. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll
54. Tierps kommun
55. Trafikverket
56. Transportföretagen
57. Transportstyrelsen
58. Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd
59. Umeå kommun
60. Västerviks kommun
61. Västerås kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 7 november 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till i.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01348 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Maria Gelin
Departementsråd

Regeringskansliet

Remiss

2025-07-07
LI2025/01348

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remiss av Transportstyrelsens förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276) för underlättande av användning av bärgningsboggi.

Remissinstanser

1. Alingsås kommun
2. Arboga kommun
3. Arbetsmiljöverket
4. Bengtsfors kommun
5. Bjuvs kommun
6. Borgsholms kommun
7. Borås kommun
8. Dorotea kommun
9. Förenklingsrådet
10. Företagarna
11. Göteborgs kommun
12. Haninge kommun
13. Helsingborgs kommun
14. Hudiksvalls kommun
15. Håbo kommun
16. Jönköpings kommun
17. Karlskoga kommun
18. Kristianstad kommun

Telefonväxel: 08-405 10 00
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Herkulesgatan 17
E-post: li.registrator@regeringskansliet.se

19. Kumla kommun
20. Linköpings kommun
21. Lycksele kommun
22. Länsstyrelsen i Blekinge län
23. Länsstyrelsen i Dalarnas län
24. Länsstyrelsen i Kronoborgs län
25. Länsstyrelsen i Stockholms län
26. Länsstyrelsen i Södermanlands län
27. Länsstyrelsen i Skåne län
28. Länsstyrelsen i Västernorrlands län
29. Malmö kommun
30. Mobility Sweden
31. Motorbranschens riksförbund
32. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
33. Norrköpings kommun
34. Nynäshamns kommun
35. Näringslivets regelnämnd
36. Näringslivets transportråd
37. Orust kommun
38. Oxelösunds kommun
39. Perstorps kommun
40. Polismyndigheten
41. Regelrådet
42. Region Halland
43. Region Norrbotten
44. Region Stockholm
45. Riksförbundet Enskilda vägar
46. Statens väg- och transportforskningsinstitut
47. Stockholms kommun
48. Svensk försäkring

49. Svenska Transportarbetareförbundet
50. Svenskt Näringsliv
51. Sveriges kommuner och regioner
52. Sveriges Åkeriföretag
53. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll
54. Tierps kommun
55. Trafikverket
56. Transportföretagen
57. Transportstyrelsen
58. Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd
59. Umeå kommun
60. Västerviks kommun
61. Västerås kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 7 november 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till i.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01348 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Maria Gelin
Departementsråd

Innehåll

1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG 2

1.1 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) 2

2 INLEDNING 9

2.1 Bakgrund 9

Bestämmelser om hastighet för övrigt fordon 9

Bestämmelser om hastighet för fordonståg enligt 4 kap. 17 f § trafikförordningen 11

2.2 Gällande bestämmelser 11

Fordonsslag 11

Förutsättning för fordons användande 12

Generella varsamhetsregler 12

Fordons plats på väg 13

Högsta tillåten hastighet 13

Belysning 14

Lastsäkring 14

Regler för användning av däck 15

Körkortsbehörighet 15

2.3 Alternativ som inte innebär ny reglering 15

3 HÖJD HASTIGHETSGRÄNS VID BÄRGNING MED ETT ÖVRIGT FORDON 16

4 FÖRSLAG TILL ÄNDRAD LYDELSE I 4 KAP. 20 OCH 20 A §§ TRAFIKFÖRORDNINGEN 17

5 KONSEKVENSER 18

Skälen för bedömning 18

6 KONSEKVENSER AV FÖRSLAG TILL ÄNDRAD LYDELSE I 4 KAP. 20 OCH 20 A §§ TRAFIKFÖRORDNINGEN 23

Skälen för bedömning 24

7 IKRAFTTRÄDANDE 24

8 FÖRFATTNINGSKOMMENTAR 24

1 Författningsförslag

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

Regeringen föreskriver att 4 kap. 20 och 20 a §§ trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

4 kap.

20 §[1]

Nuvarande lydelse

Vid färd på väg får följande fordon inte föras med högre hastighet än som anges nedan.

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
1. Tung buss	Om samtliga som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte	100
2. Tung buss		90
3. Tung lastbil	På motorväg eller motortrafikled	90
4. Tung lastbil		80
5. Ledbuss	Med fler än en ledad sektion	60
6. Tung terrängvagn		50
7. Motorredskap klass I		50
8. Traktor b		50
9. Moped klass I		45

[1] Senaste lydelse 2023:378.

10. Traktor som utgörs av en ombyggd bil		30

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

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
1. Motorfordon med en släpvagn	a. Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms,	
	b. släpvagnen har oledad dragstång och en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och är försedd med påskjutsbroms,	
	c. släpvagnen har en totalvikt eller, när släpvagnen inte är lastad, en tjänstevikt som inte överstiger motorfordonets halva tjänstevikt, dock högst 750 kilogram, eller	
	d. släpvagnen är kopplad till en motorcykel	80
2. Bil med två släpvagnar	Släpvagnarna är utrustade med låsningsfria bromsar och utgörs av en dolly med tillkopplad påhängsvagn där dollyns vändskiva är vridbart lagrad kring en vertikal axel genom kopplingspunkten	80
3. Bil som drar ett sådant fordon på minst fyra hjul vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning	Fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon och fordonstågets vikt inte överskrider dragfordonets totalvikt	80

på dragfordonet så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen		
4. Motorfordon med en släpvagn vilka är förbundna genom den gemensamma lasten	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms och fordonen är särskilt inrättade för ändamålet samt godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för fordonståget	50
5. Motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbroms	50
6. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn i andra fall än 1, 4 eller 5	Släpvagnen har en bruttovikt som inte överstiger dragfordonets bruttovikt	40
7. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med två släpvagnar i annat fall än 2	Släpvagnarna är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbroms	40
8. Bil i andra fall än 3, motorredskap klass I eller tung terrängvagn som drar ett sådant fordon på minst fyra hjul vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet eller en särskild bogseringsanordning så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen	Fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon	40

9. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med ett eller flera fordon i andra fall än 1–8	30

Bil med dolly till vilken det har kopplats en påhängsvagn får framföras med högst 80 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 2 inte är uppfyllda, om dollyn och påhängsvagnen registrerats och tagits i bruk före den 1 januari 1999, ingår i ett fordonståg som är högst 24,0 meter långt och är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färdbroms. Buss med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran får dock framföras med högst 60 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 1 eller 2 är uppfyllda.

Trots andra stycket får en bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § föras med högst 80 kilometer i timmen, på väg enligt föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen.

Bestämmelserna i första–fjärde styckena gäller dock inte om lägre hastighet är föreskriven för vägen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att

1. 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, och
2. ett motorredskap klass I och en traktor b får föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Nuvarande lydelse

20 a §

Trots 20 § andra stycket *7 och 9* får en bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § föras i högst 80 kilometer i timmen på *enskild väg som är motorväg, om villkoren i 17 f § och kraven på konstruktion och utrustning i föreskrifter meddelade med stöd av den paragrafen är uppfyllda. Om lägre hastighet är föreskriven för vägen, gäller den hastighetsbegränsningen för fordonståget*.

Föreslagen lydelse

4 kap.

20 §[2]

Vid färd på väg får följande fordon inte föras med högre hastighet än som anges nedan.

[2] Senaste lydelse 2023:378.

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
1. Tung buss	Om samtliga som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte	100
2. Tung buss		90
3. Tung lastbil	På motorväg eller motortrafikled	90
4. Tung lastbil		80
5. Ledbuss	Med fler än en ledad sektion	60
6. Tung terrängvagn		50
7. Motorredskap klass		50
8. Traktor b		50
9. Moped klass I		45
10. Traktor som utgörs av en ombyggd bil		30

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

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
1. Motorfordon med en släpvagn	a. Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms,	

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
	b. släpvagnen har oledad dragstång och en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och är försedd med påskjutsbroms,	
	c. släpvagnen har en totalvikt eller, när släpvagnen inte är lastad, en tjänstevikt som inte överstiger motorfordonets halva tjänstevikt, dock högst 750 kilogram, eller	
	d. släpvagnen är kopplad till en motorcykel	80
2. Bil med två släpvagnar	Släpvagnarna är utrustade med låsningsfria bromsar och utgörs av en dolly med tillkopplad påhängsvagn där dollyns vändskiva är vridbart lagrad kring en vertikal axel genom kopplingspunkten	80
3. Bil som drar ett sådant fordon på minst fyra hjul vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen	Fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon och fordonstågets vikt inte överskrider dragfordonets totalvikt	80
4. Motorfordon med en släpvagn vilka är förbundna genom den gemensamma lasten	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms och fordonen är särskilt inrättade för ändamålet samt godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för fordonståget	50

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
5. Motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbroms	50
6. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn i andra fall än 1, 4 eller 5	Släpvagnen har en bruttovikt som inte överstiger dragfordonets bruttovikt	40
7. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med två släpvagnar i annat fall än 2	Släpvagnarna är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbroms	40
8. Bil i andra fall än 3, motorredskap klass I eller tung terrängvagn som drar ett sådant fordon på minst fyra hjul vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet eller en särskild bogseringsanordning så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen.	Fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon	40
9. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med ett eller flera fordon i andra fall än 1–8		30

Bil med dolly till vilken det har kopplats en påhängsvagn får framföras med högst 80 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 2 inte är uppfyllda, om dollyn och påhängsvagnen registrerats och tagits i bruk före den 1 januari 1999, ingår i ett

fordonståg som är högst 24,0 meter långt och är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färdbroms. Buss med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran får dock framföras med högst 60 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 1 eller 2 är uppfyllda.

Bil enligt andra stycket 3 eller 8 där det dragna fordonets övriga hjulpar är upplyft av ett för ändamålet särskilt inrättat fordon på minst fyra hjul får, trots andra stycket 9, föras i

1. *högst 80 kilometer om fordonstågets bruttovikt inte överskrider dragfordonets totalvikt, eller*
2. *högst 40 kilometer i timmen i annat fall.*

Om lägre hastighet är föreskriven för vägen än vad som framgår av första–fjärde styckena gäller den hastighetsbegränsningen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att

1. 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, och
2. ett motorredskap klass I och en traktor b får föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Föreslagen lydelse

20 a §

Trots 20 § andra stycket får en bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § föras med högst 80 kilometer i timmen på

1. väg enligt föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen, och
2. enskild väg som är motorväg, om villkoren i 17 f § och kraven på konstruktion och utrustning i föreskrifter meddelade med stöd av den paragrafen är uppfyllda.

Om lägre hastighet är föreskriven för vägen, gäller den hastighetsbegränsningen för fordonståget.

Denna förordning träder i kraft den [Välj ett datum].

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Bestämmelser om hastighet för övrigt fordon

Bärgning och bogsering av skadade och havererade fordon utgör en viktig roll i samhället både vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet inom vägtrafiken. För att uppnå detta behöver bärgning kunna bedrivas rationellt och effektivt. Effektivare bärgning medför bland annat minskad miljöbelastning, minskad risk för trafikstörningar, köbildningar och därmed lägre samhällskostnader.

Utöver bärgning av skadade och havererade fordon nyttjas på senare år olika bärgningsresurser även för flyttning av fordon. Exempelvis låsta eller

felparkerade fordon som behöver flyttas eller verkställande av beslut enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall där Polismyndigheten eller annan myndighet flyttar fordon på grund av brotts- eller annan utredning. Bärgningsresurser används även för att transportera fordon mellan olika företag, exempelvis när ett fordon ska repareras eller lackeras.

Det finns olika sätt att bärga och bogsera skadade och havererade fordon. Det kan till exempel ske genom att fordonet transporteras på bärgningsbilens flak eller att den ena fordonsänden lyfts upp genom en fast bärgningsanordning på bärgningsbilen. Bärgningsbilen kan i det senare fallet sakna flak och enbart vara försedd med en lyftanordning (lyftbom). För att havererade fordon som är höga inte ska riskera att fastna under broar och viadukter om dess framaxel lyfts upp kan man även bogsera det havererade fordonet med dess framhjul rullande mot vägen.

Om ett havererat fordon inte har möjlighet att ha något av dess hjul rullande mot på vägen vid bärgning kan man lyfta upp fordonets framaxel med hjälp av bärgningsbilens lyftbom och sedan lyfta upp fordonets bakaxel på en särskild anordning på hjul. Denna anordning på hjul har inom branschen benämnts olika, men med hänsyn till dess konstruktion kan den lämpligen benämnas ”*bärgningsboggi”*.

En bärgningsboggi består av två hjulpar som placeras på varsin sida av den axel på det havererade fordonet som inte är upplyft på bärgningsbilens lyftbom. De två hjulparen kopplas sedan ihop via balkar under det havererade fordonets hjul. Med hjälp av hävstänger trycks/lyfts de ingående balkarna mot det havererade fordonets hjul så att dessa inte längre vilar mot marken utan istället bärs upp av bärgningsboggin. Det havererade fordonet kan då transporteras utan att något av dess hjul rullar mot vägen. I dagsläget får bärgning med bärgningsboggi ske i högst 30 kilometer i timmen.

Bärgningsboggi kan till exempel användas vid transport av fyrhjulsdrivna, eldrivna och vissa automatväxlade fordon. Den kan även användas när bärgningsbilens förare inte kan eller inte får kliva in i ett fordon av utredningstekniska skäl. På senare år har även låsen på fordon utvecklats så att det krävs att man har rätt nyckel för att komma in i ett fordon, exempelvis för att kunna lägga ur växeln eller lossa handbromsen. Utan rätt nyckel kan det krävas att man behöver göra åverkan på fordonet för att komma in i det.

Med hänsyn till behov av att effektivisera bärgning eller transport av ovan nämnda fordon finns det skäl att se över bestämmelserna om högsta tillåten hastighet vid bärgning med hjälp av bärgningsboggi.

Bestämmelser om hastighet för fordonståg enligt 4 kap. 17 f § trafikförordningen

I dag innehåller både 4 kap. 20 och 20 a §§ trafikförordningen (1998:1276) bestämmelser som är kopplade till villkor i 17 f § och föreskrifter som är meddelade med stöd av den paragrafen. I samband med att bestämmelser om högsta tillåten hastighet för viss bärgning nu ses över i 4 kap. 20 § finns det skäl att redaktionellt ändra bestämmelser för fordonståg enligt 17 f § så att de samlas i en och samma paragraf, förslagsvis i 20 a §.

I 4 kap. 20 § femte stycket finns också en bestämmelse om vad som gäller när lägre hastighet är föreskriven för vägen. Bestämmelsen är nödvändig för att det inte ska råda några oklarheter i om det är fordonets eller den högsta tillåtna hastighet på vägen som gäller. Dagens ordalydelse fungerar för bestämmelserna i första–tredje styckena. Eftersom det fjärde stycket är ett föreskrivet undantag från bestämmelserna i andra stycket medför dagens lydelse i femte stycket en otydlighet om vad som gäller om lägre hastighet är föreskriven för vägen. Det finns därför skäl att språkligt se över lydelsen i 4 kap. 20 § femte stycket.

2.2 Gällande bestämmelser

Följande bestämmelser är av betydelse för bärgning med ett övrigt fordon.

Fordonsslag

I Sverige definieras fordonsslag i huvudsak genom lagar och föreskrifter som fastställer olika slag av fordon baserat på deras användningsområde, vikt och tekniska egenskaper. Fordonslagen (2002:574), lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) och trafikförordningen är några av de regelverk som innehåller definitioner och bestämmelser för fordon och trafik i Sverige. Enligt dessa bestämmelser avses med fordonsslag olika kategorier av fordon, såsom personbil, lastbil, buss, moped, traktor, motorredskap och terrängmotorfordon med flera. Fordon som inte faller in under de uppräknade fordonsslagen kategoriseras som övriga fordon.

Bärgningsbil

En bil som är särskilt inrättad för bärgning och bogsering av skadade fordon är registrerad som en lastbil i vägtrafikregistret. Dessa fordon ges även en särskild karosserikod. Bestämmelser om karosserikoder finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

Karosserikoder beslutas i enlighet med dessa föreskrifter eller enligt bilaga I till förordning (EU) 2018/858[3].

Fram till september 2004 klassades fordon som var inrättade för bärgning och bogsering av skadade fordon, och som var inrättade med fast upphängningsanordning med minst 500 kg lyftkapacitet, som bärgningsfordon med karosserikod 76. Det finns även ett antal äldre bärgningsfordon som är registrerade med karosserikod 91, vilket är en kod gemensam för flera fordonsslag. Numera används dock karosserikod BA24 för att beteckna att en lastbil ska klassas som så kallad bärgningsbil.

I vägtrafikregistret finns i dag cirka 850 lastbilar, med fordonsår mellan 2000 och 2024, registrerade med ovan nämnda karosserikoder.

Övrigt fordon

Den särskilda anordningen på hjul (bärgningsboggin) har genom ett klassificeringsbeslut av Transportstyrelsen[4] definierats som ett ”övrigt fordon” enligt lagen om vägtrafikdefinitioner då det inte kan hänföras till ett annat slag av fordon, till exempel släpvagn eller efterfordon. För ett övrigt fordon finns bland annat inga bestämmelser om krav på registrering.

Förutsättning för fordons användande

Av 2 kap. 1 § fordonsförordningen (2009:211) framgår att ett fordon får användas endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. I dessa hänseenden gäller bestämmelserna i detta kapitel samt de föreskrifter som myndigheter meddelar med stöd av bestämmelserna i 8 kap. Av andra stycket framgår att undantag från första stycket gäller om ett fordon behöver användas för provkörning eller bogsering av det eller för liknande ändamål och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Detsamma gäller i fall som avses i 11 § 2 lagen (2019:370) om fordons registrering och användning.

Generella varsamhetsregler

Av 2 kap. 1 § trafikförordningen framgår bland annat att en trafikant ska – för att undvika olyckor – iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Trafikanten ska visa särskild hänsyn mot barn, äldre, skolpatruller och personer som det framgår har ett funktionshinder eller en sjukdom som är till hinder för dem i trafiken. En trafikant ska även

[3] EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.
[4] Diarienummer TSV 2021-3527.

uppträda så att han eller hon inte i onödan hindrar eller stör annan trafik samt visa hänsyn mot dem som bor eller uppehåller sig vid vägen.

Fordons plats på väg

I 3 kap. 12 § trafikförordningen finns bestämmelser om när vägrenen ska användas. Av första stycket 3 framgår att vägren ska användas vid färd med ett fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen.

Högsta tillåten hastighet

Av 3 kap. 14 § trafikförordningen framgår att ett fordons hastighet ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hänsyn ska tas till väg-, terräng-, väderleks- och siktförhållandena, fordonets skick och belastning samt trafikförhållandena i övrigt. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse. I 3 kap. 15 § anges ett antal fall där en förare med hänsyn till omständigheterna ska hålla en tillräckligt låg hastighet. Exempelvis vid halt väglag och i skarpa kurvor.

Av 4 kap. 20 § andra stycket 3 och 8 trafikförordningen framgår särskilda hastighetsbegränsningar till högst 80 respektive 40 kilometer i timmen för fordon som är särskilt inrättade för bärgning och bogsering av skadade fordon. Hastighetsbegränsningarna gäller när fordonet drar ett (1) 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 hjulpar rullar på vägen. För att få utföra sådan bärgning i högst 80 kilometer i timmen krävs att fordonstågets bruttovikt inte överskrider dragfordonets totalvikt. Om fordonstågets bruttovikt överstiger dragfordonets totalvikt får fordonskombinationen enligt punkt 8 framföras i högst 40 kilometer i timmen. Där framgår även att bärgningsutrustningen kan bestå av en särskild bogseringsanordning så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen. En sådan särskild bogseringsanordning påminner till sitt utseende om ett mindre efterfordon som kopplas till dragfordonets kopplingsanordning och där ett av det bogserade fordonets hjulpar vilar på vagnen. Vid bärgning och bogsering av fler fordon än ett får fordonskombinationen enligt 4 kap. 20 § andra stycket 9 framföras i högst 30 kilometer i timmen.

4 kap. 20 § fjärde stycket trafikförordningen innehåller en bestämmelse som innebär att trots andra stycket får en bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § föras med högst 80 kilometer i timmen, på väg enligt föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen.

I 4 kap. 20 § femte stycket trafikförordningen finns en bestämmelse som säger att bestämmelserna i första–fjärde styckena inte gäller om lägre hastighet är föreskriven för vägen. Bestämmelsen reglerar att det är den högsta tillåtna hastigheten på vägen som gäller framför den högsta tillåtna hastigheten för fordonet. Regleringen är nödvändig för att det inte ska råda några oklarheter om det är fordonets högsta tillåtna hastighet som följer av första–fjärde styckena som gäller eller den högsta tillåtna hastighet på vägen.

4 kap. 20 a § trafikförordningen innehåller en bestämmelse som innebär att trots 20 § andra stycket 7 och 9 får en bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § föras i högst 80 kilometer i timmen på enskild väg som är motorväg, om villkoren i 17 f § och kraven på konstruktion och utrustning i föreskrifter meddelade med stöd av den paragrafen är uppfyllda. Vidare framgår att om lägre hastighet är föreskriven för vägen, gäller den hastighetsbegränsningen för fordonståget.

Av 9 kap. 1 § trafikförordningen framgår bland annat att på en motorväg eller motortrafikled får endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 kilometer i timmen förekomma. Mopeder klass I, som kan och får föras i högst 45 kilometer i timmen, får dock inte framföras på en motorväg. Av andra stycket framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg även i andra fall än som anges får föras på motorväg. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor att trafiksäkerheten inte äventyras.

I 13 kap. 3 § första stycket 12 trafikförordningen har länsstyrelsen och Transportstyrelsen getts bemyndigande att ge undantag från bestämmelser i 4 kap. 20 §. Undantag från 4 kap. 20 § ska enligt 13 kap. 3 § andra stycket avse ett visst ändamål. I 13 kap. 4 § sägs även att undantag får föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl och kan ske utan fara för trafiksäkerheten framkomligheten eller någon annan avsevärd olägenhet.

Belysning

Bestämmelser om belysning för fordon vid färd på väg finns i 4 kap. 68–76 §§ trafikförordningen. Bestämmelserna gäller i tillämpliga delar även fordon som hänförs till fordonskategorin *övriga fordon*. Belysning vid bärgning och bogsering omnämns även särskilt i 68 §.

Lastsäkring

Bestämmelser om fordons last vid färd på väg finns i 3 kap. 78–83 §§ trafikförordningen. Dessa bestämmelser omfattar i tillämpliga fall även last i form av ett fordon på en bärgningsboggi. Det finns även kompletterande bestämmelser i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd

(TSFS 2017:25) om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon, vilket bland annat specificerar vilka påkänningar lastsäkringen ska hålla för. De bestämmelserna omfattar inte övriga fordon.

Regler för användning av däck

Av 4 kap. 18 a § trafikförordningen framgår att personbil klass I, personbil klass II, traktor som utgörs av en ombyggd bil, lätt lastbil, tung lastbil, tung buss och lätt buss samt släpvagn, som dras av sådana fordon, vid färd på väg ska vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. En bärgningsboggi som definieras som ett övrigt fordon omfattas därför inte av dessa regler.

Körkortsbehörighet

Av 2 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) framgår att personbil, lastbil, buss, motorcykel och moped klass I endast får köras av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil krävs i många fall en särskild körkortsbehörighet. Det saknas bestämmelser för en kombination som består av en bil som drar ett havererat fordon vars bakre hjulpar är upplyft av ett *övrigt* fordon. För att få framföra denna kombination ska föraren ha den körkortsbehörighet som krävs för att få framföra dragfordonet.

2.3 Alternativ som inte innebär ny reglering

Trafikregler och högsta tillåtna hastigheter för olika fordon och fordonskombinationer framgår av trafikförordningen och i undantagsfall i föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen. Transportstyrelsen och länsstyrelsen har utöver det även bemyndigande att föreskriva eller medge undantag.

Bärgning med hjälp av bärgningsboggi i högre hastigheter än 30 kilometer i timmen syftar främst till att öka effektiviteten vid bärgning. Det är ett skäl som får betraktas av mer allmän karaktär. Vid ett framtagande av en föreskrift eller en prövning av en ansökan om undantag är det därför tveksamt om det kan föreskrivas eller medges då undantag endast får medges om det finns särskilda skäl. Att tillåta bärgning med bärgningsboggi i högre hastigheter än 30 kilometer i timmen med stöd av beslut om undantag i enskilda fall eller genom myndighetsföreskrifter bedöms därför inte vara ett lämpligt alternativ. I den bedömningen får man även ta hänsyn till att det dels handlar om ett övrigt fordon och dels en högre hastighet än vad som normalt är tillåtet för sådana fordon.

För att ge möjlighet att få framföra en bärgningsbil med bärgningsboggi i högre hastigheter än högst 30 kilometer i timmen finns det inget annat lämpligt alternativ än att reglera detta med en särskild bestämmelse i trafikförordningen.

3 Höjd hastighetsgräns vid bärgning med ett övrigt fordon

I dag tillåts bärgning utföras i högst 40 eller 80 kilometer i timmen med ett fordon som är upphängt på en fast upphängningsanordning på bärgningsbilen och det dragna fordonets övriga hjulpar rullar mot vägen. Att det dragna fordonets övriga hjulpar ersätts av bärgningsboggins hjul bedöms inte påverka det dragna fordonets fastsättning i bärgningsbilens lyftanordning negativt. Kursstabiliteten för en sådan fordonskombination bedöms inte heller påverkas negativt under förutsättning att bärgningsboggin är konstruerad för detta, är lämplig att använda och tillåter en högre hastighet än 30 kilometer timmen. Med hänsyn till dessa förutsättningar är det rimligt att den här fordonskombinationen ska få framföras i samma hastigheter – och med samma förutsättningar – som den bärgning som sker när det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen. Det vill säga högst 80 kilometer när fordonstågets bruttovikt inte överskrider dragfordonets totalvikt, eller högst 40 kilometer i timmen i annat fall.

I övrigt bör de generella varsamhetsreglerna i trafikförordningen[5] vara tillräckliga för förare av sådana här kombinationer och att dessa anpassar hastigheten efter omständigheterna och i övrigt iakttar särskild försiktighet.

I likhet med 4 kap. 20 § andra stycket 3 och 8 trafikförordningen ska det dragande fordonet vara särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon. Syftet med detta är att bestämmelsen ska rikta sig till yrkesmässig bärgning med bärgningsbilar. Det finns dock inget i sig som hindrar att privatpersoner som äger ett bärgningsfordon och en bärgningsboggi kan tillämpa bestämmelsen. Det bedöms dock förekomma i mycket liten utsträckning då deras behov att transportera fordon på sådant sätt förmodligen är lågt och inte kommer påverkas av en ändrad högsta tillåten hastighet.

I 4 kap. 20 § andra stycket 3 anges att det är en förutsättning att fordonstågets bruttovikt inte får överskrida dragfordonets totalvikt för att få framföra ekipaget i högre hastighet än 40, och högst 80, kilometer i timmen. Denna förutsättning har kommit till för att säkerställa att bärgningsbilens konstruktion, exempelvis chassi, drivlina och bromsar, ska klara av bärgningsuppdraget och hastigheten. Generellt för alla fordon, även bärgningsfordon, gäller att de ska klara av att bromsa sin egen totalvikt. Tunga fordon, med en totalvikt över 3,5 ton, har utvecklats och godkänts med komponenter för bromsar och fjädring med mera för att klara en hastighet på 80–100 kilometer i timmen.

[5] Se 2 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276)

Att utföra fordonsbärgning yrkesmässigt kräver särskilda yrkeskunskaper och kunskaper om gällande bestämmelser som exempelvis lastsäkring och belysning. Att bärga havererade fordon med bärgningsboggi i högre hastigheter än 30 kilometer i timmen kommer inte att påverka dessa förutsättningar.

Bestämmelserna i körkortslagen om behörighet att föra fordon är inte beroende av med vilken hastighet de aktuella fordonen får föras. Det krävs därmed inte någon annan behörighet om fordonskombinationen får föras i högst 40 eller 80 kilometer i timmen, enligt förslaget, eller de högst 30 kilometer i timmen som gäller idag.

I 4 kap. trafikförordningen finns det krav på vilka fordon som ska vara försedda med vinterdäck. En bärgningsboggi, som är definierad som ett övrigt fordon, omfattas inte av krav på vinterdäck. Vid framtagandet av nuvarande bestämmelser har regeringen inte behövt ta ställning till om det finns skäl att ställa krav på vinter däck på övriga fordon då den här typen av fordon endast fått framföras i högst 30 kilometer i timmen. I dagsläget saknas därför underlag huruvida det finns behov av att ställa krav på vinterdäck för bärgningsboggi som övrigt fordon. Hänsyn behöver också tas till att diametern på de hjul som används på en bärgningsboggi ofta är så små som 8 tum och att det i dagsläget inte finns sådana vinterdäck på marknaden.

Dagens hastighetsbegränsning till högst 30 kilometer i timmen innebär att färd med bärgningsboggi på motorvägväg och motortrafikled inte är tillåten enligt 9 kap. 1 § trafikförordningen. Med stöd av generella undantag i 12 kap. 1 § får dock bärgning utföras på sådana vägar trots att fordonskombinationen får framförs i högst 30 kilometer i timmen. Det krävs då att omständigheterna kräver det och att särskild försiktighet i iakttas. Bärgning med bärgningsboggi på motorväg och motortrafikled får därför i dag endast ske till närmaste avfart, uppställningsplats eller liknande. Med den föreslagna högsta tillåtna hastigheten 40 kilometer i timmen ges det samma förutsättningar för färd på motorväg och motortrafikled som gäller för de fordonskombinationer med motorfordon som framgår av 4 kap. 20 § andra stycket 6–8 trafikförordningen.

4 Förslag till ändrad lydelse i 4 kap. 20 och 20 a §§ trafikförordningen

Som nämnts i inledningen finns det i dag hastighetsbestämmelser för sådana fordonståg som avses i 4 kap. 17 f § trafikförordningen i både 4 kap. 20 och 20 a §§. Det finns därför skäl att samla bestämmelser om fordonståg enligt 4 kap. 17 f § i en och samma bestämmelse. Enligt förslaget ersätts dagens

fjärde stycke i 4 kap. 20 § med bestämmelser om högsta tillåten hastighet vid bärgning med bärgningsboggi. Antalet stycken i 4 kap. 20 § blir därmed detsamma.

4 kap. 20 § femte stycket innehåller en bestämmelse om att bestämmelserna i första–fjärde styckena inte gäller om lägre hastighet är föreskriven för vägen. Lydelsen i femte stycket fungera bra för de bestämmelserna som framgår av första–tredje styckena eftersom dessa begränsar den högsta tillåtna hastigheten för fordon och fordonskombinationer i förhållande till den högsta tillåtna hastigheten på vägen. Det föreslagna nya fjärde stycket är dock ett undantag från bestämmelserna i 4 kap. 20 § andra stycket 9. Nuvarande lydelse i femte stycket medför därmed att undantaget vid bärgning med bärgningsboggi inte gäller om lägre hastighet är föreskriven för vägen. Detta gäller dock enbart sådan bärgning med bärgningsboggi som får ske i högst 80 kilometer i timmen. Är hastigheten för vägen begränsad till högst 40, 50, 60 eller 70 kilometer i timmen får bärgningen då ske i högst 30 kilometer i timmen. Det finns därför skäl att ändra lydelsen i femte stycket.

5 Konsekvenser

Bedömning:
Bärgning av ett (1) havererat fordon med hjälp av en bärgningsboggi bedöms kunna utföras i högre hastigheter än 30 kilometer i timmen, dock högst 40 respektive 80 kilometer i timmen, utan att det uppstår någon fara för trafiksäkerheten, framkomligheten eller någon annan avsevärd olägenhet.

Skälen för bedömning

Allmänt om förslaget
De föreslagna högsta tillåtna hastigheterna på 40 respektive 80 kilometer i timmen för bärgning med bärgningsboggi är satta utifrån bedömningen att det är de högsta tillåtna hastigheterna som kan tillåtas utan fara för trafiksäkerheten och utan att det behöver ställas särskilda tekniska krav på bärgningsboggin. Dessa hastigheter överensstämmer även med de reglerade högsta tillåtna hastigheterna för bärgning enligt 4 kap. 20 § andra stycket 3 och 8 trafikförordningen.

Konsekvenser av att inte införa förordningen
Behålls nuvarande reglering för bärgning med bärgningsboggi kommer fordonskombinationen fortsättningsvis få framföras i högst 30 kilometer i timmen. Det innebär att sådan bärgning på motorvägar och motortrafikleder endast får ske till närmaste avfart, uppställningsplats eller liknande. Utöver det så minskar möjligheter att utföra bärgningen med mindre

hastighetskillnad än övrig trafik. I synnerhet när kombinationen får framföras i högst 80 kilometer i timmen.

Konsekvenser för myndigheter under regeringen

De myndigheter som i första hand kan vara berörda är Arbetsmiljöverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Polismyndigheten. Eftersom det endast finns cirka 850 registrerade bärgningsfordon – där endast en del av dessa i praktiken använder bärgningsboggi – är det svårt att uppskatta vilka konsekvenser förslaget medför. Särskilt med beaktande av att höjningen av högsta tillåtna hastigheten, i vissa fall, endast ökas med tio kilometer i timmen. Bärgning med bärgningsboggi som hjälpmedel har förekommit under många år utan att det – vad regeringen förstår – har uppmärksammats några andra problem än den högsta tillåtna hastigheten. Förslaget kan leda till att enstaka transporter av fordon med en bärgningsboggi, istället för en särskild bogseringsanordning enligt 4 kap. 20 § andra stycket 8, kan komma att öka på motorvägar och motortrafikleder. Bedömningen är att konsekvenserna utifrån ökad arbetsskaderisk på grund av en ökad högsta tillåten hastighet är mycket små. I de fall fordonskombinationen framförs i 80 eller 40 kilometer i timmen istället för 30 kilometer i timmen finns det en teoretisk ökad risk för att en olycka kan inträffa. På vägar med högre hastighetsgräns innebär förslaget att hastighetsskillnaden mot andra fordon kan minskas, vilket skulle kunna innebära en minskad risk för att en olycka inträffar, exempelvis för upphinnandeolyckor. Förslaget bedöms dock inte medföra några särskilda konsekvenser för Arbetsmiljöverket.

Förslaget bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för den statliga väghållningsmyndigheten.

Transportstyrelsen berörs i det fall myndigheten bedömer att det behövs meddelas föreskrifter med beskaffenhetskrav på bärgningsboggi med stöd av 8 kap. 16 § i fordonsförordningen (2009:211). Myndigheten kan även behöva informera och besvara frågor från såväl enskilda som företag och andra myndigheter med anledning av förslaget. Detta bedöms dock inte medföra några särskilda konsekvenser för Transportstyrelsen.

Polismyndigheten berörs i de fall de ska kontrollera fordon och förare som utför bärgning med bärgningsboggi. Framförallt i de fall där den kontrollerade fordonskombinationen framförts i högre hastigheter än 40 kilometer i timmen och kombinationens bruttovikt kan misstänkas överstiga dragfordonets totalvikt. Detta gäller även i dag när myndigheten ska kontrollera att en fordonskombination uppfyller förutsättningarna i 4 kap. 20 § andra stycket 3 trafikförordningen. Polismyndigheten kan behöva ta fram interna riktlinjer eller informera internt om förändringen. Konsekvenserna för Polismyndigheten bedöms dock som små.

Konsekvenser för kommuner, regioner och ägare av enskild väg

Förslaget bedöms inte medföra några särskilda konsekvenser för kommunala väghållare, regioner eller ägare av enskild väg.

Konsekvenser för företag
Bärgningsföretag, som erbjuder tjänster som vägassistans, fordonsflyttning och olycksrelaterad bärgning, består huvudsakligen av små och medelstora företag.

Det är frivilligt för bärgningsföretag att använda bärgningsboggi som ett av flera möjliga verktyg att använda för att bärga fordon och används redan i dag i stor utsträckning. Förslaget om höjd hastighetsgräns för en fordonskombination med en bärgningsboggi bedöms därför inte medföra inte några nya eller tillkommande konsekvenser för dessa företag.

Bärgningsföretag bedöms inte behöva förändra sin verksamhet med anledning av förslaget. Högre hastighet vid viss typ av bärgning ger dock bärgningsbranschen bättre möjligheter att planera den tänkta färdvägen för att bärga eller transportera havererade fordon.

För företag som är beroende av framkomligheten på vägarna för att upprätthålla sin produktion, tjänster eller motsvarande kan tidsfördröjning som orsakas av stillastående eller långsamtgående fordon vara kostsamt. Exempelvis för transport-, buss- och taxiföretag, hantverkare med flera. Behovet av framkomlighet kan vara högre på vissa vägar, till exempel motorväg och motortrafikled, gentemot andra vägar. En effektivare bärgning och transport av havererade fordon kan bidra till att trafikflödet inte påverkas i lika stor grad när bärgning kan utföras i högre hastigheter. Förslaget om ökad hastighet vid bärgning med bärgningsboggi bedöms kunna bidra till minskad restid.

Konsekvenser för privatpersoner
Förslagen syftar främst till ökad effektivitet vid bärgning, vilket gynnar både samhället och enskilda. Det kan även bidra till ökad framkomlighet i trafiksystemet. För privatpersoner medför förslaget främst att bärgningen eller transporten av fordonet kan ske något snabbare och något effektivare än tidigare.

Konsekvenser för miljön
Fordon som framförs i högre hastigheter förbrukar generellt sett mer energi, får ett högre däckslitage och alstrar mer buller. Köer, inbromsningar och accelerationer som orsakas av långsamtgående fordon leder också till en högre energibrukning. I det här fallet handlar det om en fordonsflotta på cirka 850 fordon på olika platser i landet där enstaka fordonskombinationer vid vissa tillfällen tillåts framföras i högre hastigheter än 30 kilometer i timmen. Förslaget kan bidra till att bärgning med bärgningsboggi kan

utföras med en mindre hastighetsskillnad i förhållande till annan trafik, vilket bedöms medföra färre inbromsningar, köer, accelerationer och omkörningar. Förslaget bedöms därmed bidra till att trafikflödet i vissa situationer kan ha en något jämnare hastighet, vilket därmed är positivt för miljön.

Det är svårt att bedöma de negativa konsekvenserna i form av buller och utsläpp av en höjd hastighetsgräns för viss bärgning mot de positiva effekterna i och med att det är så begränsat antal fordon och transporter i förhållande till det totala trafikarbetet.

Sammantaget bedöms förslaget inte få någon nämnvärd påverkan på miljön.

Konsekvenser för trafiksäkerheten
Generellt sett ökar risken för olyckor med högre hastigheter. Fordon som framförs i låga hastigheter och med stor hastighetsskillnad i förhållande till andra fordon på vägen kan leda till plötsliga inbromsningar och öka risken för, exempelvis upphinnandeolyckor.

I dag är det tillåtet för bärgningsföretag att använda en särskild bogseringsanordning vid bärgning och framföra fordonskombinationen i högst 40 kilometer i timmen. Att istället använda och framföra en fordonskombination med en bärgningsboggi i 40 respektive 80 kilometer i timmen bedöms inte medföra någon ytterligare särskild risk för trafiksäkerheten. Detta med hänsyn till att det dragna fordonet är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet.

Bärgning med bärgningsboggi i högre hastighet än dagens högst 30 kilometer i timmen medför generellt en mindre hastighetskillnad mot annan trafik, vilket kan minska risken för sådana olyckor. De föreslagna högsta tillåtna hastigheterna 40 respektive 80 kilometer i timmen vid bärgning med bärgningsboggi innebär inte att bärgningen kommer att ske i högre hastigheter än den övriga trafiken. Förslaget att höja hastigheten vid bärgning med bärgningsboggi till högst 40 respektive 80 kilometer i timmen kan komma att påverka trafiksäkerheten positivt då skillnaden mellan bärgningsfordonens hastighet och den övriga trafikens hastighet blir mindre.

Bärgning av fordon i högre hastigheter där kombinationen har flera ledpunkter kan medföra att kombinationen (bärgningsbil + bärgade fordon) blir instabil, med hög bakåtförstärkning[6] och låg dämpning[7]. Detta kan medföra att det bakersta fordonet börjar ”vobbla” (successivt ökade svängningar fram och tillbaka) tills det händer en olycka. Exempelvis om ett släpfordon är tillkopplat till det havererade fordonet eller när en särskild

[6] Bakåtförstärkning innebär att det främsta fordonets sidorörelse förstärks till bakomvarande fordon. Bakåtförstärkningen är hastighetsberoende och ökar med ökad hastighet.
[7] Dämpning är ett begrepp för hur sidorörelserna från bakåtförstärkningen kan minska.

bogseringsanordning används som dels är fäst i det dragande fordonets kopplingsanordning och dels i dragna fordonet. Bärgning med bärgningsboggi har även fortsättningsvis en (1) ledpunkt på liknande sätt som vissa släpvagnar, vilket minskar risken för den problematik som redogörs ovan.

Det finns inget godkännandeförfarande för bärgningsboggi, utan tillverkaren gör en bedömning vilka begränsningar konstruktionen har. Det borde även ligga i bärgningsföretagens intresse att förhålla sig till de anvisningar som tillverkaren angivit och att fordonskombinationen framförs på ett sätt att bärgningsboggins begränsningar inte överskrids.

Det är svårt att i detalj bedöma konsekvenser för trafiksäkerheten av en höjd hastighetsgräns i och med att antal fordon och transporter är så begränsade i förhållande till det totala trafikarbetet.

Konsekvenser för samhället
Genom förslaget kan bärgning eller transporter med bärgningsboggi utföras snabbare och effektivare och med mindre störningar för den övriga trafiken, och utan att det bedöms påverka trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön negativt. Förslaget förväntas därmed bidra till positiva konsekvenser för samhället.

EU rättslig reglering eller andra internationella regler
Förslaget strider inte mot någon EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

Förslaget om en ändrad högsta tillåten hastighet vid bärgning med bärgningsboggi ställer krav på att det dragande fordonet har en fast upphängningsanordning och att fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon. Förslaget bedöms därför behöva anmälas till EU-kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Något annat anmälningsförfarande är inte aktuellt.

Bestämmelser för hastighet på väg med vissa fordon och fordonskombinationer och den högsta tillåtna hastigheten på vägar bestäms nationellt. Nationellt har bärgningsboggin definierats som ett övrigt fordon. Den högsta tillåtna hastigheten som ett sådant fordon får framföras i är inte föremål för någon EU-rättslig reglering eller andra internationella regler för att få användas. Det finns dock bestämmelser i internationella regler som anger under vilka förutsättningar det bestäms att vissa fordon får framföras på motorvägar eller liknande vägar.

Konventionen om vägtrafik från den 8 november 1968 och den europeiska överenskommelse som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik innehåller bland annat bestämmelser om motorvägar och liknande vägar. Av artikel 25 framgår bland annat följande som har betydelse för förslaget om höjd hastighet för bärgningsboggi:

Motorvägar och liknande vägar

1. På motorvägar och på särskilt anordnade tillfarts- och avfartsvägar, som genom vägmärken utmärks som motorvägar, skall följande gälla:

(a) det skall vara förbjudet att använda vägen för gående, djur, cyklar, mopeder, o m dessa inte behandlas som motorcyklar, samt alla andra fordon än motorfordon och släpfordon till dessa även som för motorfordon eller släpfordon till motorfordon, vilka på grund av sin konstruktion inte på plan väg kan uppnå en hastighet som bestäms genom nationell men som inte skall vara lägre än 40 km (25 miles) i timmen;

3. En förare som lämnar motorvägen skall i god tid placera sig i det körfält han skall använda vid avfarten från motorvägen och köra in i retardationsfältet, om sådant finns, så snart han kan.

Fordon som bogseras med hjälp av en provisorisk anordning ska förbjudas tillträde till motorvägar såvida inte undantag föreskrivs i den nationella lagstiftningen. Funktionsodugliga fordon som har havererat på en motorväg och bogseras med hjälp av en provisorisk anordning ska lämna motorvägen vid närmaste avfart. För tillämpningen av denna regel inkluderar provisoriska anordningar rep, tråd, etc.[8]

4. Vid tillämpningen av punkt 1 i denna artikel i dess nya lydelse enligt ovan, av den nya punkten omedelbart efter punkt 1 samt av punkterna 2 och 3 i denna artikel i konventionen skall andra vägar, som är reserverade för motortrafik och vederbörligen utmärkta som sådana med vägmärken och som inte har infart eller utfart till eller från fastigheter belägna vid vägen, behandlas som motorvägar.

Med hänsyn till bestämmelserna i punkt 1 och 3 andra stycket gör regeringen bedömningen att föreslagen reglering om högsta tillåten hastighet inte står i strid med konventionen.

6 Konsekvenser av förslag till ändrad lydelse i 4 kap. 20 och 20 a §§ trafikförordningen

Bedömning:
Att sammanfoga hastighetsbestämmelser för fordonståg enligt 4 kap. 17 f § trafikförordningen i en och samma paragraf bedöms inte innebära några konsekvenser.

[8] Europeisk överenskommelse som utgör tillägg till konventionen om vägtrafik öppnad för undertecknande i Wien den 8 november 1968, Genève den 1 maj 1971

Den ändrade lydelsen i 4 kap. 20 § femte stycket innebär att om lägre hastighet är föreskriven för vägen än vad som framgår av första–fjärde styckena gäller den hastighetsbegränsningen. Förslaget bedöms inte innebära några konsekvenser.

Skälen för bedömning

Allmänt om förslaget
Att sammanfoga hastighetsbestämmelser för fordonståg enligt 4 kap. 17 f § trafikförordningen i en och samma paragraf är av redaktionell karaktär och underlättar samtidigt för de som ska tillämpa bestämmelserna. Förslaget bedöms inte innebära några konsekvenser.

Att behålla nuvarande lydelse i 4 kap. 20 § femte stycket skulle innebära att de nya bestämmelserna om högsta tillåtna hastighet vid bärgning med bärgningsboggi inte skulle gälla om lägre hastighet skulle vara föreskriven för vägen. Den föreslagna nya lydelsen av femte stycket bedöms ta bort denna begränsning. Lydelsen bedöms även fungera för de bestämmelser som finns i 4 kap. 20 § första–tredje stycken. Förslaget bedöms inte innebära några konsekvenser.

7 Ikraftträdande

Förslaget bedöms inte medföra några följdändringar i andra författningar. Det medför inte heller behov av senare ikraftträdande på grund av att branschen behöver göra anpassningar av sin verksamhet eller liknande. Förslaget träder därför lämpligen i kraft i nära anslutning till att ändringen beslutas.

8 Författningskommentar

4 kap.

20 §
Paragrafen ändras på så sätt att fjärde stycket och femte stycket får en ny lydelse. Bestämmelsen i fjärde stycket gäller högsta tillåtna hastighet vid färd med ett fordon som är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon där det dragna fordonets övriga hjulpar är upplyfta av ett för ändamålet särskilt inrättat fordon på minst fyra hjul. Om fordonstågets bruttovikt inte överskrider dragfordonets totalvikt får det föras i högst 80 kilometer i timmen, och i annat fall i högst 40 kilometer i timmen.

Det införs även en ändrad lydelse i femte stycket. Den införs för att bättre stämma överens med bestämmelserna med första–fjärde styckena och med lydelsen i 4 kap. 20 a §.

20 a §

Paragrafen infördes i trafikförordningen 1 juli 2024 genom SFS 2024:438 och gäller färd på enskild väg som är motorväg med långa fordonståg som avses i 4 kap 17 f §. Det är lämpligt att hastighetsbestämmelser som gäller sådana fordonståg samlas på ett ställe. Paragrafen kompletteras därför med de bestämmelser som idag finns i 4 kap. 20 § fjärde stycket om hastighetsbegränsning till 80 kilometer i timmen för bil som ingår i ett sådant fordonståg som avses i 17 f § på väg enligt föreskrifter som meddelats med stöd av den paragrafen. Ändringen är därför bara redaktionell.