



Regelrådet Regelrådet <regelradet@regelradet.se>

Remiss av föreskrifter om Transportstyrelsens föreskrifter om färd med lastbil med två påhängsvagnar mellan Malmö och Göteborg; svar senaste den 1 april 2015.

1 meddelande

Willén Mats <Mats.Willen@transportstyrelsen.se>

17 februari 2015 12:46

Till: "info@skl.se" <info@skl.se>, "goteborg@goteborg.se" <goteborg@goteborg.se>, "kontaktcenter@helsingborg.se" <kontaktcenter@helsingborg.se>, "malmostad@malmo.se" <malmostad@malmo.se>, "vastragotaland@lansstyrelsen.se" <vastragotaland@lansstyrelsen.se>, "skane@lansstyrelsen.se" <skane@lansstyrelsen.se>, "registrator.kansli@polisen.se" <registrator.kansli@polisen.se>, "regelradet@regelradet.se" <regelradet@regelradet.se>, "trafikverket@trafikverket.se" <trafikverket@trafikverket.se>, "vti@vti.se" <vti@vti.se>, "info@bilsweden.se" <info@bilsweden.se>, "transport.fk@transport.se" <transport.fk@transport.se>, "info@akeri.se" <info@akeri.se>, "info@transportgruppen.se" <info@transportgruppen.se>, "kontakt@unionen.se" <kontakt@unionen.se>, "groupinfo@volvo.com" <groupinfo@volvo.com>

Välkommen att ta del av **remiss av** föreskrifter om färd med lastbil med två påhängsvagnar mellan Malmö och Göteborg som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida.

Föreskrifterna berör trafikanter i allmänhet och företag som genomför transporter med fordonståg med större längd och vikt än trafikförordningen medger på vissa vägar mellan Malmö och Göteborg.

Du hittar förslaget på: www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast onsdagen den 1 april 2015**.

Vänligen ange diariernr TSF 2014-106

Svara per e-post till: vag@transportstyrelsen.se

eller till:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta

Mats Willén, utredare
tel. nr, 010 495 57 76
mats.willen@transportstyrelsen.se

Enligt sändlista

Remiss - Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter om färd med lastbil med två påhängsvagnar mellan Malmö och Göteborg

Som ett led i arbetet för ett effektivare och uthålligare transportsystem pågår olika samarbetsprojekt mellan universitet, myndigheter och näringsliv. I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om största tillåtna längder, bredder och vikter på fordon eller fordonståg som förs på väg som inte är enskild.

Författningsförslaget innehåller villkor som om de uppfylls medför att fordonståg med högre vikt och större längd än den annars högsta tillåtna på annan väg än enskild får föras på i föreskrifterna angivna vägar mellan godsterminalerna i Malmö, Helsingborg och Göteborg.

Föreskrifterna berör transportörer och trafikanter på de sträckor som berörs av föreskrifterna.

Ni ges här tillfälle att komma in med synpunkter på bifogade förslag till föreskrifter och konsekvensutredning. Förslaget finns på Transportstyrelsens hemsida <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter skickas företrädesvis via e-post till vag@transportstyrelsen.se eller till

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 Borlänge

Synpunkter ska ha kommit in senast den **1 april 2015**. Vänligen ange vår beteckning **TSF 2014-106** i remissvaret.

Kontaktpersoner

Mats Willén, handläggare, enheten för teknik och trafik, Transportstyrelsen
tfn 010-495 57 76, mats.willen@transportstyrelsen.se

Klas Rehnberg, jurist, enheten för juridik, Transportstyrelsen
tfn 010-495 56 82, klas.rehnberg@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Mats Willén

Bilagor

Förslag till föreskrifter
Konsekvensutredning

Sändlista

Göteborgs kommun
Helsingborgs kommun
Malmö kommun
Sveriges Kommuner och Landsting

Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Länsstyrelsen i Skåne län
Polismyndigheten
Regelrådet
Trafikverket
Väg- och transportforskningsinstitutet

Bil Sweden
Svenska Transportarbetarförbundet
Sveriges Åkeriföretag
Transportgruppen
Unionen
Volvo AB

Transportstyrelsens föreskrifter om färd med lastbil med två påhängsvagnar mellan Malmö och Göteborg;

TSFS 2015:xx

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

VÄGTRAFIK

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 4 kap. 12 och 17 b §§ trafikförordningen (1998:1276).

Inledande bestämmelser

1 § Dessa föreskrifter avser färd med fordonståg som på grund av bestämmelserna i 4 kap. 12 och 17 §§ trafikförordningen (1998:1276) inte får föras på andra vägar än enskilda.

Förande, konstruktion och utrustning

2 § Fordonstågen ska uppfylla villkoren när det gäller fordonens förande, konstruktion och utrustning i 3–13 §§.

3 § Om bruttovikten är över 66 ton får fordonstågen inte föras på E6 mellan trafikplats 66, Åbromotet i Mölndal, och trafikplats 75, Gullbergsmotet i Göteborg.

4 § Fordonstågen ska bestå av en lastbil, en påhängsvagn, en dolly och sist en påhängsvagn.

5 § Fordonstågens längd får uppgå till högst 32,5 meter.

6 § Fordonstågets bruttovikt får uppgå till högst 80 ton.

7 § Fordonen ska vara utrustade med ett fungerande elektroniskt stabilitetskontrollsystem och uppfylla kraven enligt ECE-reglemente 13 ändringsserie 11 eller senare.

8 § Fordonstågen ska ha minst elva hjulaxlar. Följande axelavstånd får inte underskridas.

Axel	Axelavstånd i meter
1-2	3,00
2-3	1,35
3-4	5,23
4-5	1,30

5-6	1,30
6-7	5,25
7-8	1,30
8-9	5,75
9-10	1,30
10-11	1,30

9 § Om ett fordonstågs bruttovikt överstiger 60 ton ska fordonståget vara försett med utrustning som kan visa fordonstågets bruttovikt och axeltryck. Bruttovikten och axeltrycken ska enkelt kunna avläsas. Utrustningen får inte ha högre mätosäkerhet än 200 kilogram per axel.

10 § För varje fordon ska medföras en stoppkloss vars storlek är anpassad till fordonets bruttovikt och hjulets diameter.

11 § Fordon som ingår i fordonstågen ska ha kopplingsanordningar som klarar kopplingskrafterna under färden. Kopplingsanordningarna ska anses uppfylla kravet om deras hållfasthet för kopplingskrafter överstiger de värden för horisontella och vertikala krafter som räknas fram med följande beräkningsmodeller.

Kopplingsanordningen mellan bilen och den främsta påhängsvagnen bestående av vändskiva på bilen och tapp på påhängsvagnen.

$$D = 0.5g \frac{(Ut + R1b + Cd + R2b)(T + 0.08(UT + R1b + Cd + R2b))}{T + R1b + Cd + R2b}$$

Kopplingsanordningen mellan främsta påhängsvagnen och dollyn bestående av bygelkoppling på påhängsvagnen och dragögla på dollyn.

$$Dc = 0.65g \frac{(T + R1b)(Cd + R2b)}{(T + R1b) + (Cd + R2b)}$$

V-värdet beräknat enligt den av nedanstående formler som ger det högsta värdet.

$$V = \frac{54}{L} , V = 5 \frac{Cd}{L}$$

Kopplingsanordning mellan dollyn och bakre påhängsvagnen bestående av vändskiva på dollyn och tapp på påhängsvagnen.

$$D = 0.5g \frac{(T + R1b + Wd)((Ud + R2b) + 0.08(T + R1b + Wd))}{T + R1b + Wd + R2b}$$

Termer

- D = Horisontell kraft i kN som påverkar kopplingsanordningen.
- Dc = Horisontell och vertikal kraft i kN som påverkar kopplingsanordningen.
- V = Vertikal kraft i kN som dollyns dragstång överför till påhängsvagnen.
- g = Tyngdacceleration 9,81 m/s².
- T = Totalvikt i ton för dragfordonet.
- L = Avstånd från centrum på dollyns dragögla till centrum av axelgruppen.
- Cd = Vikt i ton som dollyns hjul överför till marken när den är lastad till totalvikten.
- R1b = Del av totalvikt i ton som första påhängsvagnens hjul överför till marken.
- R2b = Maximal del av andra påhängsvagnens totalvikt i ton som får överföras till marken.
- UT = Vikt i ton som överförs till vändskivan på dragbilen när påhängsvagnen är lastad till totalvikt.
- Ud = Vikt i ton som överförs till vändskivan på dollyn när påhängsvagnen är lastad till totalvikt.
- Wd = Dollyns tjänstevikt i ton.

12 § Färd enligt föreskrifterna får ske endast om fordonståget enligt undantag med stöd av 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276) får föras i högst 80 kilometer i timmen, om lägre hastighet inte är föreskriven för vägen. Lastbilens hastighetsregulator ska vara inställd så att fordonståget inte kan föras med högre hastighet än 80 kilometer i timmen.

13 § Fordonståget ska vara försett med en skylt baktill som visar fordonstågets längd. Skylten ska vara lätt att avläsa och väl synlig bakifrån.

Begränsning till vissa vägar

14 § Ett fordonståg som uppfyller kraven i 3–13 §§ och villkoren i 4 kap. 17 § första stycket 2–5 och 8–10 trafikförordningen (1998:1276) får trots bestämmelserna i 4 kap. 12 och 17 §§ trafikförordningen föras på följande vägar och vägsträckor.

Väg	Sträcka
E 6	Trafikplats 12 Petersborg i Malmö–trafikplats 80 Bäckebolesmotet i Göteborg
E 6.20	Trafikplats 66 Åbromotet i Mölndal–trafikplats Kungsmotet i Göteborg

E 6/E 4	Trafikplats 28 Helsingborg södra–trafikplats 27 Ättekulla
E 45	Trafikplats Kungsmotet i Göteborg–trafikplats 74 Gullbergsmotet
E 65.01	Trafikplats 14 Fredriksberg i Malmö–trafikplats Jägersro i Malmö
101	Kantyxegatan i Malmö–trafikplats Jägersro i Malmö
111	Trafikplats 27 Ättekulla i Helsingborg–1366
1366	Trafikplats 27 Ättekulla–111
Bronsåldersgatan i Malmö	Stenåldersgatan–trafikplats 13 Lockarp
Bunkalundsvägen i Helsingborg	cirkulationsplats Ättekulla i Helsingborg–Bunkalundsvägen 5
Kantyxegatan i Malmö	101–Stenåldersgatan i Malmö
Rusthållsgatan i Helsingborg	1366–E 4
Stenåldersgatan i Malmö	Kantyxegatan i Malmö–Bronsåldersgatan i Malmö
Transportgatan i Göteborg	Trafikplats 80 Bäckeboismotet–Transportgatan 9-11 i Göteborg

Denna författning träder i kraft den 1 maj 2015 och upphör att gälla den 30 april 2018.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Mats Willén
(Väg- och järnvägsavdelningen)

Konsekvensutredning – Transportstyrelsens föreskrifter om färd med lastbil med två påhängsvagnar mellan Malmö och Göteborg

Författningsförslaget innehåller villkor som om de uppfylls medför att fordonståg med högre vikt och större längd än den annars högsta tillåtna på annan väg än enskild får föras på i föreskrifterna angivna vägar mellan godsterminalerna i Malmö, Helsingborg och Göteborg.

Föreskrifterna föranleds av att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:3) om färd med lastbil med två påhängsvagnar mellan Malmö och Göteborg upphör att gälla den 30 april 2015. Med anledning av upphörandet har Volvo AB kontaktat Transportstyrelsen avseende behov av en förlängning och viss justering av ovan nämnda föreskrifter för att möjliggöra ett fälttest med fordon med nyare teknik.

1 Vad är problemet/anledningen till regleringen

Som ett led i arbetet för ett effektivare och uthålligare transportsystem pågår olika samarbetsprojekt mellan näringsliv och Trafikverket. I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om största tillåtna längder, bredder och vikter på fordon eller fordonståg som förs på väg som inte är enskild. En möjlighet för att få ett effektivare och uthålligare vägtransportsystem skulle kunna vara att tillåta trafik med fordonståg som är tyngre och längre än trafikförordningen tillåter. Då skulle det kunna transporteras mer gods per fordonståg och på så sätt minska förbrukningen av bränsle och minska utsläppen av klimat- och hälsopåverkande gaser.

I 4 kap 12 och 17 b §§ trafikförordningen finns ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att de högsta vikterna, och största längderna för färd på annan väg än enskild överskrids. Föreskrifterna ska vara förenade med sådana villkor när det gäller förandet och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras.

AB Volvo bedriver ett arbete med utveckling av längre och tyngre fordonståg tillsammans med ett tjugotal samarbetsparter. I utvecklingsarbetet körs ett fordonståg bestående av en lastbil med två påhängsvagnar och dolly mellan Göteborg och Malmö. Färderna sker med stöd av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:3) om färd med lastbil med två påhängsvagnar mellan Malmö och Göteborg. Föreskrifterna upphör

att gälla den 30 april 2015. AB Volvo har uppgett att de behöver genomföra ytterligare fälttest för utveckling av främst av drivlinan och axelavstånden i fordonstågen.

2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd

Om föreskrifterna inte meddelas kan de nya teknikerna i Sverige inte provas på gator och allmänna vägar.

3 Vad ska uppnås

Genom föreskrifterna ska vinnas erfarenheter av hur transporter med större och tyngre fordonståg fungerar med avseende på trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö.

Det har under en längre tid pågått utvecklingsarbete kring längre och tyngre fordonståg.

I direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen finns bestämmelser om att medlemsstaterna för att prova nya tekniker eller konstruktioner kan tillåta fordon som inte ryms inom direktivet utföra lokala transporter under en provperiod. En grund för Transportstyrelsens olika föreskrifter om färd med längre och tyngre fordonståg har varit behovet av att prova nya tekniker eller konstruktioner. De föreslagna föreskrifterna har samma syfte.

Transportstyrelsen behöver ytterligare kunskaper om vilka villkor om förändret, fordonens konstruktion och utrustning som föreskrifter enligt 4 kap. 12 och 17 b §§ trafikförordningen behöver innehålla för att trafiksäkerheten inte ska äventyras.

4 Vilka möjliga lösningar finns

4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Alternativet är att inte meddela föreskrifter för färd med tyngre och längre fordonståg i enlighet med anmälan om behov från AB Volvo, vilket innebär att fordonstågen inte kan föras på de i föreskrifterna angivna vägarna. Den, som vill köra med större vikter och längder än trafikförordningen medger vid färd på annan väg än enskild, kan dock enligt trafikförordningen ansöka om undantag från bestämmelserna om högsta vikt och största längd på fordon eller fordonståg som förs på annan väg än enskild. Av 13 kap. 3 § första stycket 11 trafikförordningen framgår att frågor om undantag från 4 kap. 12, 13, 17 och 17 a §§ prövas av kommunen, om undantaget rör en

kommun, och av den statliga väghållningsmyndigheten i den region där färden påbörjas, om undantaget rör mer än en kommun. Av 13 kap. 4 § första stycket samma förordning framgår att undantag får föreskrivas eller medges om det behövs av särskilda skäl och kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Av förordningen framgår inte om bemyndigandet kan användas för flera färder. Undantag som föranleds av lastens längd får medges endast om lasten är odelbar.

4.2 Regleringsalternativ

4.2.1 Alternativ 1

Alternativ 1 är att meddela föreskrifter för färd med tyngre och längre fordonståg i enlighet med anmälan om behov från AB Volvo.

De nu gällande föreskrifterna¹ är bland annat förenade med villkoren att färderna äger rum mellan klockan 19:00 och 06:00 och att fordonstågen är försedda med en varningsskyltar "Lång last". Erfarenheten från trafik med längre och tyngre fordonståg är att de kan föras dagtid utan fara för trafiksäkerheten och framkomligheten. Förslaget innehåller därför inte någon reglering av när på dygnet färderna får äga rum. I förslaget ska fordonstågen vara försedda med en skylt baktill som visar fordonstågets längd. Skylten ska vara lätt att avläsa och väl synlig bakifrån.

Förslaget till föreskrifter medger att fordonståg med bruttovikter upp till 66 ton förs på väg E6 mellan Åbromotet i Mölndal och Gullbergsmotet i Göteborg. De nu gällande föreskrifterna medger inte färd på sträckan. Viktbegränsningen till 66 ton beror på begränsad bärighet på bron vid Örgrytemotet i Göteborg. Färd mellan Åbromotet och Gullbergsmotet kan ge vinster för framkomlighet och miljö.

4.2.2 Alternativ 2

Alternativ 2 är att endast förlänga nu gällande föreskrifter. Föreskrifterna kommer då inte att ge möjlighet att testa nyare fordon med nyare teknik.

5 Samhällsekonomisk analys

5.1 Företag

5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen

Antalet lastbilsåkerier som är anslutna till Sveriges Åkeriföretag (SÅ) är 7 800 som tillsammans innehar 30 000 fordon. Huvudandelen av de i Sverige verksamma åkerierna är anslutna till SÅ. För att kunna föra

¹ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:3) om färd med lastbil med två påhängsvagnar mellan Malmö och Göteborg

fordonståg enligt föreskrifterna krävs en lastbil, en påhängsvagn, en dolly, samt ytterligare en påhängsvagn. Färd med fordonståg enligt föreskrifterna torde inte vara intressant för åkerier som inte har transportverksamhet i Västsverige. Huvuddelen av åkerierna i Sverige är fåbilsåkerier.

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

Transportstyrelsens bedömning är att regleringen inte innebär någon ökad tidsåtgång eller ökade administrativa kostnader.

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

Föreskrifterna medför inga skyldigheter för företagen. De kan utföra transporter med fordonståg som ryms inom trafikförordningens längdbegränsningar vid färd på andra vägar än enskilda. För färd enligt föreskrifterna kan användas lastbilar, påhängsvagnar och dollyn. En av påhängsvagnarna behöver dock ha kopplingsanordning för tillkoppling av en dolly. Påhängsvagnar med kopplingsanordning för dolly är inte standard. Den som vill föra fordonståg enligt föreskrifterna behöver därför hyra eller köpa en påhängsvagn med kopplingsanordning för dolly. Den ytterligare utrustningen som krävs på fordonståget i form av elektroniskt stabilitetskontrollsystem och skylten antas kosta 15 000 kronor.

5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen

Den föreslagna regleringen kommer förmodligen att innebära att de som kan transportera enligt föreskrifterna kan göra det till en lägre kostnad än de som inte kan transportera med de tyngre och längre fordonståg som föreskrifterna tillåter. Minskade kostnader medför i allmänhet lägre priser.

5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag

Nej.

5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen

Kostnader för att utföra transporter påverkas enligt följande.

En transport med lastbil och tillkopplad påhängsvagn med en tåglängd omkring 17 meter antas kosta 210 kronor per mil². Kostnaderna brukar översiktligt fördelas med 1/2 förarkostnader, 1/4 fordonskostnader och 1/4 driftskostnader, vilket skulle ge en förarkostnad på omkring 105 kronor. Färd med lastbil med två tillkopplade påhängsvagnar ger inte högre

² Avser kostnadsläget 2014.

förarkostnad. Kostnaderna för driften av ytterligare en påhängsvagn beräknas öka driftskostnaden för tåget med 15 – 25 %. Siffror redovisas i tabellen nedan. Kostnaderna har avrundats till närmast högre femtal kronor.

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

Av tabellen framgår att kostnaderna för att föra en lastbil med en dolly och två påhängsvagnar är omkring 35 kronor/mil högre än en färd med en lastbil med en påhängsvagn. Utifrån tabellen beräknas kostnaden för att flytta två påhängsvagnar samma sträcka med två lastbilar bli 420 kronor, det vill säga 175 kronor högre än om påhängsvagnar dras av en lastbil med dolly.

5.2 Konsumenter

Föreskrifterna medger att två påhängsvagnar dras av en lastbil. Den fördubbling av antalet varor som då kan transporteras med *en* lastbil med tillkopplade fordon kommer med stor sannolikhet i fråga om konsumtionsvaror att vara så liten att den inte nämnvärt påverkar priset i konsumentledet. Detta beror på att transportens del av en varas pris i allmänhet är liten och att under föreskrifternas giltighetstid kommer transporter inom trafikförordningens ramar för vikter och längder att vara prisbestämmande. Se även 5.1.4.

5.3 Statens finanser

Föreskrifterna medger tyngre och längre fordonståg än trafikförordningen medger vid färd på annan väg än enskild. Skatten för tunga lastbilar, påhängsvagnar och andra släpvagnar än påhängsvagnar beror av totalvikten dock högst den bruttovikt som fordonen får föras med på vägar som tillhör bärighetsklass 1. Skatten är inte beroende av vilka färder fordonet används för. Detta innebär att skatten inte påverkas av föreskrifterna.

Eftersom fordonstågens högsta tillåtna bruttovikt ändras av föreskrifterna kommer förmodligen vägslitaget att påverkas.

5.4 Samhället i övrigt

Möjligheten att genomföra transporter med längre fordonståg medför att bränsleförbrukningen och utsläppen av skadliga gaser kommer att minska.

Beräkningar av det nu genomförda försöket har visat minskningar av utsläpp på 20 – 25 %.

5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Ingen påverkan. Se ovan under rubriken Statens finanser.

5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Fördelar	Nackdelar	
Företag	./. 400			Kostnadsminskningen är beräknad utifrån Volvo ABs uppgifter om bolagets lastbilstransporter. Antalet andra som utför transporter med stöd av föreskrifterna är svårbedömt och har därför inte redovisats
Konsumenter				Antagligen ingen påverkan
Statens finanser	-			
Samhället i övrigt		Minskad miljöbelastning Mindre trafik	Längre fordonståg	Den större längden bedöms inte äventyra trafiksäkerheten
Myndigheter och andra offentliga organ	-			
Totalt				

6 Fördelningsanalys

Föreskrifterna bedöms inte särskilt påverka någon ålders- eller inkomstgrupp.

7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

7.1 Alternativ 1

7.1.1 Funktionsmålet

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften genom att minska transportkostnaden.

7.1.2 Hänsynsmålet

Transporterna bidrar till att miljö kvalitetsmålet nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet på grund av att antalet transporter minskar och att varje transport enligt föreskrifterna utförs med en lastbil för två påhängsvagnar i stället för en lastbil för en påhängsvagn.

Färder enligt föreskrifterna leder till minskad miljöbelastning och högre transporteffektivitet utan att äventyra trafiksäkerheten. Förslaget bör därför genomföras.

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

Regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering. Regleringen går inte utöver den EU-rättsliga regleringen eller andra internationella regler Sverige ska följa. Regleringen innehåller endast villkor när det gäller förändret och fordonets konstruktion och utrustning om de förs med högre vikt och större längd än trafikförordningen tillåter på väg som inte är enskild och bestämmer inte hur lastbilar och släpfordon ska vara beskaffade och utrustade för att få användas. Föreskrifterna tillåter användningen av motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar som överensstämmer med de dimensioner som anges i bilaga I till direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen och som sammankopplas på så sätt att de åtminstone uppnår den i Sverige tillåtna lastlängden (modulsystemet). Alla företag tillförsäkras samma konkurrensvillkor. De ingående fordonen överensstämmer med trafikförordningens högsta tillåtna bruttovikter och största tillåtna fordonslängder vid färd på andra vägar än enskilda.

I direktiv 96/53/EG artikel 4 4. b) sägs:

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

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

b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från

dem som anges i bilaga I, även tillåter användningen av motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar som överensstämmer med de dimensioner som anges i bilaga I och som sammankopplas på så sätt att de minst uppnår den i den aktuella medlemsstaten tillåtna lastlängden, så att alla företag tillförsäkras samma konkurrensvillkor (modulsystemet).

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

Ikraftträdande – nej.

Informationsinsatser – nej.

10 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på

4 kap. 12 och 17 b §§ trafikförordningen (1998:1276).

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

Mats Willén, utredare, telefon 010-495 57 76,
mats.willen@transportstyrelsen.se

Klas Rehnberg, verksjurist, telefon 010-495 56 82,
klas.rehnberg@transportstyrelsen.se