



Regelrådet Regelrådet <regelradet@regelradet.se>

ER 21/12

Hr Per

Remiss av föreskrifter om Transportstyrelsen föreskrifter om färd med långa och tunga fordonståg mellan Överkalix och Piteå. Svar senast den 10 januari 2017

1 meddelande

Ekström Pär <Par.Ekstrom@transportstyrelsen.se> 23 november 2016 15:13
Till: "karolina.boholm@skogindustrierna.se" <karolina.boholm@skogindustrierna.se>, "skogforsk@skogforsk.se" <skogforsk@skogforsk.se>, "trafikverket@trafikverket.se" <trafikverket@trafikverket.se>, "regelradet@regelradet.se" <regelradet@regelradet.se>, Larsson Lena <Lena.Larsson@volvo.com>, "lulea.kommun@lulea.se" <lulea.kommun@lulea.se>, Strömbackaskolan <kommun@pitea.se>, "kommun@kalix.se" <kommun@kalix.se>, "kommun@overkalix.se" <kommun@overkalix.se>, "kontakt@scania.com" <kontakt@scania.com>, "info@skl.se" <info@skl.se>, "norrbotten@lansstyrelsen.se" <norrbotten@lansstyrelsen.se>, "info@akeri.se" <info@akeri.se>, "info@transportforetagen.se" <info@transportforetagen.se>, "transport@transport.se" <transport@transport.se>, "info@bilsweden.se" <info@bilsweden.se>, "vti@vti.se" <vti@vti.se>, Polisen Registrator Nord <Registrator.nord@polisen.se>

Hej!

Välkommen att ta del av **remiss av** Transportstyrelsens föreskrifter om färd med långa och tunga fordonståg mellan Överkalix och Piteå som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida.

Föreskrifterna tillåter under vissa villkor färd med fordonståg med upp till 90 tons bruttovikt samt 30 meters tåglängd på en sträcka mellan Överkalix och Piteå.

Ni hittar förslaget på: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/remiss-av-transportstyrelsens-foreskrifter-om-forlangning-av-foreskrifterna-tsfs-2012104-om-langa-och-tunga-fordonstagg-mellan-overkalix-och-pitea/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast tisdagen den 10 januari 2017**.

Vänligen ange diarienummer **TSF 2016:95**

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:

Pär Ekström

Utredare

Väg- och järnvägsavdelningen

Sektion vägtrafik

Direkt: 010-495 55 13

Transportstyrelsen

Box 267

781 23 Borlänge

www.transportstyrelsen.se

Telefon: 0771-503 503

ER 2016-000357

Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter om förlängning av föreskrifterna TSFS 2012:104 om långa och tunga fordonståg mellan Överkalix och Piteå

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

Transportstyrelsen har genom TSFS 2012:104¹ tillåtit fordonståg med en bruttovikt upp till 90 ton och tåglängd på 30 meter på en sträcka mellan Överkalix och Piteå. I praktiken är det dock bara ett fordonståg som åker på sträckan enligt föreskrifterna. Föreskrifterna är tidsbegränsade och upphör att gälla den 31 december 2016.

Det fordonståg som förs på sträckan idag ingår i det så kallade "ETT-projektet". ETT är en förkortning av *en trave till* och handlar om att det ska gå att ta med sig ytterligare en trave rundvirke än normalt. Projektet är en plattform för forskning för ett tjugotal aktörer, bland annat Volvo, Skogforsk och Parator. Fordonen som ingår i fordonståget ägs av Volvo, men hyrs av en åkare som kör timmer.

Förslagets innehåll i korthet

Transportstyrelsen föreslår en ny grundförfattning med samma innehåll som TSFS 2012:104.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 2017-03-01 och upphör att gälla den 2019-01-01.

¹ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:104) om färd med långa och tunga fordonståg mellan Överkalix och Piteå.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 10 januari 2017.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till vag@transportstyrelsen.se

eller till:

Transportstyrelsen
Box 267
781 23 Borlänge

Vänligen ange vårt diarienummer **TSF 2016-95** i svaret.

Transportstyrelsen sammanställer och kommenterar de remissynpunkter som kommer in. Sammanställningen publiceras därefter på Transportstyrelsens webbplats. Av sammanställningen kommer följande att framgå: vem som skickat in synpunkterna, själva synpunkterna och Transportstyrelsens kommentarer. Innan sammanställningen publiceras görs en sekretessprövning, så att eventuella remissynpunkter som omfattas av sekretess inte publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Pär Ekström, utredare
Telefon: 010-495 55 13
E-post: par.ekstrom@transportstyrelsen.se

Björn Arrias, verksamhetsjurist
Telefon: 010-495 57 14
E-post: bjorn.arrias@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Lena Ersson,
Föreskriftsansvarig

Sändlista

Skogsindustrierna
Skogforsk
Trafikverket
Regelrådet
Volvo Global Truck Technology
Luleå kommun
Piteå kommun
Kalix kommun
Överkalix kommun
Scania
SKL
Länsstyrelsen i norrbotten
Sveriges åkeriföretag
Transportföretagen
Svenska Transportarbetarförbundet
Bil Sweden AB
Väg- och trafikforsningsinstitutet
Polismyndigheten
Polisregion Nord
Kommerskollegium

Transportstyrelsens föreskrifter om färd med långa och tunga fordonståg mellan Överkalix och Piteå;

TSFS 2017:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

Vägtrafik

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 4 kap. 12, 13 och 17 b §§ trafikförordningen (1998:1276).

[Underserie]

Inledande bestämmelser

1 § Om de villkor som anges i 4–13 §§ uppfylls får fordonståg vars längd uppgår till högst 30,0 meter, lasten inräknad, föras på vägar enligt 3 §, trots att den längd som anges i 4 kap. 17 § första stycket första meningen trafikförordningen (1998:1276) överskrids.

Om det behövs av framkomlighetsskäl och sker med stor försiktighet får färden ske med avvikelse från 3 kap. 7 § första stycket, 9 § första och tredje styckena samt 11 § trafikförordningen.

Definitioner

2 § De beteckningar som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Färd med långa och tunga fordonståg

3 § Trots bestämmelserna i 4 kap. 12 § första stycket 4 och 13 § trafikförordningen (1998:1276) får bruttovikten på fordonståg uppgå till högst 90 ton på följande vägar.

Väg

Industrivägen i Överkalix

Hedvägen i Överkalix

836

98

E10

Klippgränd i Töre

E4

Sträcka

Virkesterminal – väg 98

Virkesterminal – väg 836

Hedvägen – väg 98

väg 836 – väg E10 Hällan

Hällan – trafikplats Töre

E10 – Klippgränd 2

trafikplats Töre – trafikplats Piteå
södra

596 i Persön	Tpl Persön – Öarnavägen – Öarnavägen 3
506	trafikplats Piteå södra – Svedjan
929	Svedjan – Munksund södra
507	Munksund södra – Vaktstugevägen
Vaktstugevägen	Vaktstugevägen – enskild väg till träindustri.

Villkor

4 § Om bruttovikten överskrider 60 ton gäller följande.

- Vid färd över bro över Ängesån väster om Överkalix på väg 98 ska fordonståget föras i höger körfält. Fordonståget ska föras med jämn hastighet och i högst 30 kilometer i timmen.
- Vid färd över Råne älv på väg E4 1 kilometer norr om trafikplats Råneå ska fordonet föras i höger körfält med en jämn hastighet och i högst 50 kilometer i timmen.

5 § Fordonståget ska bestå av en lastbil med minst tre axlar, en dolly med minst två axlar, två påhängsvagnar med minst tre axlar vardera. Fordonen ska uppfylla kraven i 6 – 13 §§.

6 § Villkoren i 4 kap. 17 § första stycket 1 – 5 och 10 trafikförordningen (1998:1276) ska vara uppfyllda.

7 § Varje fordon i fordonståget ska vara utrustat med elektroniskt bromssystem.

8 § Färd enligt föreskrifterna får endast ske om undantag medgetts att fordonståget, om lägre hastighet inte är föreskriven för vägen, får framföras med högst 80 kilometer i timmen. Lastbilens hastighetsregulator ska vara inställd så att den inte kan framföras med högre hastighet än 80 kilometer i timmen.

9 § Varje fordon ska vara utrustat med en fordonsmonterad våg för vägning av fordonets bruttovikt och viktfordelning. Vågarna ska kunna avläsas från förarplatsen.

10 § Lastbilen ska vara försedd med utrustning för positionsangivelse med hjälp av ett globalt positionssystem (GPS) och utrustning som sparar färdväg, fordonets hastighet och viktuppgifterna.

11 § Fordonståget ska ha minst 11 hjulaxlar. Följande axelavstånd får inte underskridas.

<i>Axel</i>	<i>Avstånd mellan axlarna i centimeter</i>
1 – 2	460
2 – 3	135
3 – 4	405
4 – 5	130

5 – 6	465
6 – 7	130
7 – 8	130
8 – 9	505
9 – 10	130
10 – 11	130

12 § Lastbilen ska vara försedd med minst en varningslykta som kan avge blinkande orangegult ljus. Lyktan ska uppfylla kraven i bilaga 3 punkt 2 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:2) om bilar och släpvagnar som dras av bilar. Lyktan ska vara tänd om fordonståget inkräktar på ett annat körfält.

13 § Fordonståget ska vara försett med varningsskyltar enligt nedan. Skyltarna ska vara väl synliga framifrån och bakifrån. Den framåtriktade skylten ska vara placerad under vindrutans nedre kant eller med skyltens underkant högst 2,0 meter över körbanan.

**Bård**

Fluorescerande röd
Bredd=55 mm

Botten

Reflekterande
gult

Text

Typsnitt: Tratex
Färg: Svart
Storlek: höjd=170/124 mm
(versaler/gemener)

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 mars 2017 och upphör att gälla den 1 januari 2019.

På Transportstyrelsens vägnar

Maria Ågren

Pär Ekström
(Väg- och järnvägsavdelningen)

Konsekvensutredning av förlängning av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:104) om färd med långa och tunga fordonståg mellan Överkalix och Piteå

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår föreskrifter som innebär att den trafik som idag förs enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:104) om färd med långa och tunga fordonståg mellan Överkalix och Piteå får föras till utgången av 2018.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Transportstyrelsen får med stöd av trafikförordningen meddela föreskrifter som medger att längre och tyngre fordonståg under vissa förutsättningar får föras på allmänna vägar. Normalt är det tillåtet att på allmän väg föra fordonståg som är upp till 24 meter (under vissa förutsättningar 25,25) och har en maximal bruttovikt på 64 ton.

Transportstyrelsen har genom TSFS 2012:104¹ tillåtit fordonståg med en bruttovikt upp till 90 ton och tåglängd på 30 meter på en sträcka mellan Överkalix och Piteå. I praktiken är det dock bara ett fordonståg som åker på sträckan enligt föreskrifterna. Föreskrifterna är tidsbegränsade och upphör att gälla den 31 december 2016.

Det fordonståg som förs på sträckan ingår i det så kallade "ETT-projektet". ETT är en förkortning av *en trave till* och handlar om att det ska gå ta med sig en ytterligare trave rundvirke än normalt. Projektet är en plattform för forskning för ett tjugotal aktörer, bland annat Volvo, Skogforsk och Parator. Fordonen som ingår i fordonståget ägs av Volvo, men hyrs av en åkare som kör timmer. Volvo har inkommit med förfrågan om en förlängning av nu gällande föreskrifter till utgången av 2018.

Det kan inte i sig sägas utgöra skäl att överväga ändrad reglering att en organisation hör av sig och vill göra något som annars allmänt inte är

¹ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:104) om färd med långa och tunga fordonståg mellan Överkalix och Piteå.

tillåtet. Det kan dock sägas vara ett problem att den forskning som bedrivs utifrån nu gällande föreskrifter avbryts.

2. Vad ska uppnås?

Enligt Volvo är det aktuella fordonståget mitt i sin testcykel och att en förlängning ska enligt Volvo ge bättre förutsättningar att utvärdera försöket med bland annat teknisk utveckling och livslängdsprov av olika tekniska komponenter och enheter. Det ska uppnås att de påbörjade tekniska försöken på fordonståget ska få en rimlig chans att kunna slutföras.

Detta är dock endast vad som ska uppnås på kort sikt. På lång sikt torde nyttan i att meddela den här typen av föreskrifter vara att utgöra underlag för att ta ställning till en eventuell kommande förändring i regelverket generellt, om det framstår som ändamålsenligt med hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö. Det ska således uppnås att skapa möjligheter att insamla utvärderings- och forskningsmaterial som kan gynna så väl medborgare, företag och samhället i stort.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Alternativet är att nuvarande föreskrifters giltighetstid inte förlängs, vilket medför att testverksamheten av aktuellt fordonståg inte kommer att kunna fortsätta efter den 31 december 2016. Ett underlag för att ta ställning till eventuella förändringar i regelverk kan då bli för litet.

Volvo uppger att tester på provbana och enskilda vägar inte är ett alternativ på grund av att de behöver långa mätserier för att få utfall på flera av de tekniska försöken som testverksamheten omfattar. Fordonståget kan till viss del fortsätta att köra efter den 31 december 2016, men måste i så fall koppla bort vissa enheter så att fordonståget inte blir längre och tyngre än gällande bestämmelser i trafikförordningen. Att fortsätta försöksverksamheten med en längd av högst 24 meter, alternativt 25,25 meter, och en högsta bruttovikt på 64 ton är enligt Volvo inget alternativ, försöken kommer att stoppas helt efter den 31 december 2016. Fordonståget i sin nuvarande konfiguration är det tyngsta fordonståg i Sverige som med stöd av föreskrifter får framföras på en allmän väg.

Om utvecklingen hos tillverkare av olika tekniska komponenter inte möjliggörs finns en viss risk att dessa väljer att bedriva sin testverksamhet i andra länder.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Utan en förlängning kan inte fordonståg med den längd och vikt som anges i föreskrifterna föras på de vägar som anges i föreskriften. Dessa fordonståg får endast framföras på enskilda vägar och provbana.

Transportstyrelsen har i en framställan 2015 föreslagit att vi ska få meddela *tillstånd* till testverksamhet av längre och tyngre fordonståg som testar ny teknik. Den föreslagna regleringen syftade till att stämma bättre överens med det så kallade mått- och viktdirektivets undantagsmöjligheter för just ny teknik och nya konstruktioner. Vi uttryckte i framställan, att till skillnad från föreskrifter stämmer ett riktat beslut till en viss tillståndshavare bättre överens med en konkurrensneutralitet. Dessutom föreslog vi även att vi skulle få ta ut avgifter för tillståndsverksamheten, så kostnaden att handlägga ärendena hamnar på den som ansöker istället. Regeringen har inte ändrat trafikförordningen på föreslaget sätt och om Transportstyrelsen ska möjliggöra färder med fordonståg av aktuell längd och bruttovikt finns det inget alternativ som inte innebär reglering.

Trafikverket får med stöd av 3 kap. trafikförordningen medge undantag från trafikförordningens bestämmelser om vikt och längd på fordonståget. Detta torde dock avse enstaka färder och för att kunna medge undantag från ökad längd anger trafikförordningen att undantag endast får medges om lasten är odelbar.

3.3. Regleringsalternativ

TSFS 2012:104 upphör att gälla vid årsskiftet. I föreskrifterna finns villkor i fråga om förändret och fordonets konstruktion och utrustning som syftar till att säkerställa att trafiksäkerheten inte äventyras. Det är för denna utredning inte aktuellt att ställa andra villkor, eftersom det som ska uppnås är att fordonståg som idag förs enligt föreskrifterna ska få fortsätta föras i syfte att få fullt forskningsresultat.

Det finns därför bara ett regleringsalternativ, nämligen att förlänga föreskrifterna. Om föreskrifterna inte förlängs innan årsskiftet är det möjligt att meddela en ny grundförfattning med samma materiella innehåll, men i praktiken innebär det samma sak – att fordon får föras på samma sträcka och under samma villkor som gällt sedan 2012. Hädanefter berörs därför endast detta regleringsalternativ. Alternativet till regleringen är att avstå från regleringen, med de effekter som berörts under avsnitt 3.1.

4. Vilka är berörda?

I grunden var och en som vill föra långa och tunga fordonståg enligt föreskrifterna. Närmast berörd blir Volvo och dess samarbetspartners som bedriver försöksprojektet med det fordonståg som uppfyller kraven i

föreskrifterna. Det är dock möjligt även för andra att investera i ett likadant fordonståg och trafikera sträckan på samma villkor. Andra trafikanter berörs också.

Överkalix, Piteå, Luleå och Kalix kommuner berörs av trafiken, framför allt Piteå kommun då transporterna går genom centrala Piteå. Trafiken går på allmänna vägar och ett antal kommunala vägar (gator) som leder till bensinstationer och rastplatser.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

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

(X) 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.

5.2. Medborgare

Ingen större påverkan på medborgarna i dagsläget. Då endast ett (1) fordonståg förts enligt kraven i föreskrifterna är påverkan för medborgarna väldigt liten. Medtrafikanter borde vara relativt väl bekanta med detta fordonståg då det rullat på vägsträckan sedan 2012 och liknande tunga fordonståg har förts på sträckan sedan 2009.

Däremot torde medborgare på sikt kunna gynnas av att det bedrivs forskning som syftar till att få ett mer effektivt transportsystem.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Föreskrifterna innehåller vissa villkor som syftar till att fördela fordonstågets bruttovikt. Detta ska leda till minskat slitage på vägen. För underhåll av aktuellt vägnät står staten genom Trafikverkets region Nord samt ett antal kommuner.

För statens del kan resultat från testfordonet även vara till hjälp vid eventuella regeländringar, både när det gäller tekniska krav och trafiksäkerhet.

5.4. Externa effekter

En av utvecklingsparametrarna på fordonståget är att minska miljöpåverkan. Även vidareutveckling av fordonskomponenter som har med trafiksäkerhet och infrastrukturslitage att göra har utvecklats genom detta fordonståg.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Den framställan som Transportstyrelsen gjorde till regeringen 2015 gällande ett bemyndigande om att få meddela tillstånd för att under en provperiod få prova nya tekniker och konstruktioner har inte beslutats av regeringen. Transportstyrelsen har ansett att denna typ av tillståndsförförande är bättre än alternativ som innebär reglering. I dagsläget finns dock bara alternativen att reglera för att möjliggöra forskningen, eller att avstå från regleringen och därmed hindra den forskning som redan pågår på sträckan. Med hänsyn till att forskningen bedrivits utan men för trafiksäkerheten och berörda väghållare vid inledande samråd inte haft något emot att föreskrifterna förlängs framstår den utredda regleringen som det bästa alternativet.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndigande finns i 4 kapitlet 12, 13 och 17 b §§ trafikförordningen (1998:1276). Transportstyrelsen får enligt dessa paragrafer meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att de inte ryms inom förordningens bestämmelser om fordonslängd, vikt och axelavstånd m.m. Om sådana föreskrifter meddelas ska dessa vara förenade med villkor när det gäller förandet och fordonets konstruktion och utrustning att trafiksäkerheten inte äventyras.

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

Direktiv 96/53/EG² gäller största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Huvudregeln i direktivet är att medlemsstaterna inte får vägra eller förbjuda användning av fordon och fordonståg inom sina territorier om dessa inte överskrider de gränsvärden som anges i bilaga I till direktivet.

Direktivet begränsar generellt medlemsstaters möjligheter att, med hänsyn till våra gemenskapsrättsliga förpliktelser, införa bestämmelser som möjliggör längre fordon och fordonståg. Enligt artikel 4.5 får dock medlemstater tillåta att fordon och fordonskombinationer som innehåller nya tekniker och konstruktioner och som inte kan uppfylla ett eller flera

² Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

krav i enligt direktivet utför vissa lokala transporter under en provperiod. Föreskrifter bedöms vara förenliga med direktivet.

De nu gällande föreskrifterna (TSFS 2012:104) gäller på samma sträcka som tidigare Vägverket tillät längre och tyngre fordonståg på. Det är dock inte samma villkor och det är därför inte lika konfigurerat fordonståg som fördes på sträckan i enlighet med Vägverkets föreskrifter och som idag förs i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter. TSFS 2012:104 kan inte förlängas allt för många gånger om det fortfarande ska kunna sägas vara en provperiod. Vi bedömer dock att drygt sex år (sept. 2012 till utgången av 2018) är att betrakta som en provperiod. Kommissionen kommer i enlighet med artikel 4 punkten 5 i direktiv 96/53/EG att underrättas om försöket.

Föreskrifterna innehåller villkor vid viss användning som kan ses som tekniska regler. En regels begränsade geografiska tillämpningsområde kan dock innebära att den inte anses vara en teknisk föreskrift. För att anses som tekniska föreskrifter enligt anmälningdirektivet (98/34/EG) ska bestämmelser bland annat vara rättsligt eller faktiskt tvingande vid saluföring eller användning i en medlemsstat eller en större del därav (jfr. artikel 1.1(f) i anmälningdirektivet). De aktuella föreskrifterna är bara tillämpliga på en i förhållande till medlemsstatens storlek mycket begränsad sträcka, mellan Piteå och Överkalix. Sträckan är cirka 15 mil, medan det finns cirka 1000 mil allmän väg som staten är väghållare för. Transportstyrelsen avser således inte att anmäla föreskrifterna enligt anmälningdirektivet.

En anmälning enligt tjänstedirektivet är inte aktuell.

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

Tiden för ikraftträdande bör anpassas till att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:104) om färd med långa och tunga fordonståg mellan Överkalix och Piteå gäller till och med den 31 december 2016.

Nu remitteras en ny grundförfattning med samma innehåll som TSFS 2012:104 med ikraftträdande i 1 mars 2017

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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regleringen kan förbättra utvecklingen och kvaliteten på näringslivets transporter, stärker den internationella konkurrenskraften och på sikt bidra till minskade transportkostnader. Detta kan innebära ökad tillgänglighet för gods.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Transporterna bidrar till att miljökvalitetsmålen nås genom en utveckling av energieffektiviteten i transportsystemet. Detta sker bland annat genom att antalet transporter i försöket minskas genom att varje utförd transport med fordonståg enligt föreskrifterna får med sig en (1) timmertrave mer än ett konventionellt 64-tonsekipage.

Vidare bör utvecklingsmöjligheten för aktuella företag långsiktigt kunna bidra till en ökad trafiksäkerhet, bland annat har Volvo utvecklat ett ”anti-sladd” system för tyngre fordonståg med hjälp av detta fordonståg.

C. Företag

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

I första hand berörs Volvo och de samarbetspartners som deltar i försöksprojektet tillsammans med Volvo. I försöket deltar omkring 20 företag, utöver att ett tiotal myndigheter och organisationer följer det.

Storleken på företagen är från multinationella företag med miljardomsättning till företag med enstaka anställda, så som exempelvis det företag som kör fordonståget.

13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

De företag som medverkar i projektet gör detta frivilligt och föreskrifterna innebär inga krav för andra företag, vare sig i fråga om tidsåtgång eller administrativa kostnader.

14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Det kostar flera miljoner att köpa in ett fordonståg som är aktuellt för färder med 90 tons bruttovikt enligt föreskrifterna. Föreskrifterna innebär dock inget krav att färder ska genomföras, det ger därför inte trafikanterna eller fordonsägarna några direkta kostnader. Det fordonståg som idag förs på sträckan och som Volvo med samarbetsorganisationer avser fortsätta att köra på sträckan är redan tillverkat.

Föreskrifterna medger dessa företag en möjlighet att utveckla sina produkter i realistiska miljöer och under lång tid.

15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Det finns en problematik ur konkurrenssynpunkt med aktuella föreskrifter. I praktiken gynnar de direkt de företag som vill föra den här typen av fordonståg på den här sträckan, samtidigt som andra kan tänkas vilja köra liknande fordonståg på andra sträckor eller med andra konfigurationer på samma sträcka. Ett skattefinansierat föreskriftsförfarande är inget optimalt sätt att möjliggöra färderna. Förhållandena för de eventuella företag som väljer att föra fordon på sträckan utifrån villkoren i föreskrifterna är dock neutrala.

Aktuell sträcka är, sett till Sveriges geografiska utsträckning, relativt begränsad, vilket i stort inte kan sägas påverka konkurrensförhållandena inom transportbranschen påtagligt.

16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Ingen påverkan då det inte finns några krav att genomföra färder med fordonståg som uppfyller kraven i föreskrifterna.

17. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Nej, andra företag än de som vill föra nu aktuellt eller motsvarande fordonståg på samma sträcka påverkas inte. Det är förenat med kostnader att köpa in och bedriva forskning med den här typen av fordonståg, så det är

inte sannolikt att mindre företag ensamt gör detta, utan istället i samarbete med andra. Även mindre företag deltar i dagens projekt på sträckan.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Stärkt konkurrenskraft, möjlighet till fordonsutveckling	Inga av betydelse för de företag som direkt berörs av föreskrifterna. Andra företag som vill föra liknande tåg på andra sträckor kan uppleva att de blir fördelade.	Inga beräkningsbara kostnader eller intäkter.	Föreskrifterna leder inte till direkta kostnader eller inkomster. Det är frivilligt att delta. Det kan inte sägas vara stilleståndskostnader om föreskrifterna inte förlängs, eftersom det allmänt inte är tillåtet med dessa fordonslängder och bruttovikter och nu gällande föreskrifter har en begränsad giltighetstid.
Medborgare	Ingen påverkan av betydelse idag, men positivt på sikt om godstransporter effektiviseras.	Inga direkta	Inga beräkningsbara effekter	
Staten m.fl.	På sikt kan staten och andra dra nytta av om det bedrivs forskning som leder till effektivare godstransporter	Inga direkta	Inga beräkningsbara effekter	
Externa effekter	Mer gods kan transporteras med färre fordonståg, vilket minskar bränsleförbrukningen	Inga direkta	Inga beräkningsbara	
Totalt				Övervägande positiva effekter av att meddela föreskrifter som förlänger giltighetstiden av TSFS 2014:104.

E. Samråd

Ett inledande samråd har skett med Överkalix, Kalix, Luleå och Piteå kommuner samt Trafikverket. Ingen har framfört invändningar mot att föreskrifterna förlängs. Kommunerna och Trafikverket kommer att få ta del av konsekvensutredningen och föreskriftsförslaget genom remissförfarandet.

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

Pär Ekström, utredare, telefon 010-495 55 13
par.ekstrom@transportstyrelsen.se

Björn Arrias, verksamhetsjurist, telefon 010-495 57 14
bjorn.arrias@transportstyrelsen.se