

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Transportstyrelsen

## Yttrande över förslag till föreskrifter om färd med bred odelbar last samt färd med lång odelbar last

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till nya bestämmelser om färd med bred respektive lång odelbar last. Eftersom ändringarna och förslagen är omfattande föreslås ett nytryck av nu gällande författningar.

Förslagsställaren föreslår att föreskrifterna ändras strukturellt och att hänvisningarna skrivs om på ett sätt som innebär att förslagsställaren inte behöver ändra föreskrifterna när nya föreskrifter beslutas. I sak föreslås de båda författningarna ändras avseende krav på skyltar och nya bestämmelser för lyktor. Ändringar som enbart gäller bred odelbar last är bland annat viss tidsjustering när färd inte får ske, att transport av tunna lastenheter kommer att vara möjlig med stöd av föreskrifterna samt att färd genom Muskötunneln inte kommer att vara möjlig utan särskilt undantagsbeslut om bredden är större än 310 centimeter. Ändringar som enbart gäller lång odelbar last är bland annat att det föreskrivna vändningskravet tas bort samt att omfattningen av föreskrifterna ändras från "allmän väg" till "väg som inte är enskild".

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

Förslagsställaren anger att nu gällande föreskrifter har gällt i ungefär 12 år. Mycket har förändrats under denna tid vad gäller såväl en ökad andel vägar med fysisk mittseparering som ökad trafikmängd på vägarna. Behovet av transporter som är bredare eller längre än vad som normalt är tillåtet har också ökat över tid. Förslagsställaren konstaterar vidare att nu gällande föreskrifter i vissa avseenden kan vara otydliga och något svåra att förstå. Eftersom en förutsättning för att färd med stöd av föreskrifterna ska kunna genomföras är att samtliga villkor är uppfyllda är det också viktigt att de villkor som ställs är möjliga att kontrollera för poliser och bilinspektörer. Förslagsställaren ser därför ett behov av att göra vissa förtydliganden i föreskrifterna så att de som tillämpar dessa ges förutsättningar att göra rätt.

Vidare anges att målet med föreskriftsförslaget är tids- och ändamålsenliga regler. De behöver därför vara tillräckligt vägledande och anpassade så att de som ska tillämpa reglerna ges förutsättningar att göra rätt. Reglerna syftar också till att dessa transporter ska kunna utföras utan att det är på bekostnad av trafiksäkerheten, framkomligheten eller

tillgängligheten för alla som befinner sig i transportsystemet. Därutöver anges att bestämmelserna ska i möjligaste mån inte innehålla onödigt detaljerade regler i förhållande till andra typer av last, utan det bör vara lastens storlek som är avgörande, inte vilken typ av last det är. För att underlätta den gränsöverskridande trafiken behöver bestämmelser i möjligaste mån harmoniseras med vad som gäller i andra länder.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte godtagbar.

## **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

Förslagsställaren anger att eftersom de problem som beskrivs ovan har sitt ursprung i hur reglerna idag är utformade finns det inget annat alternativ till reglering än att föreslå att dagens föreskrifter behöver ändras i vissa delar. Vidare anges att om föreskrifterna inte ändras kommer de ovannämnda problem att kvarstå.

Förslagsställaren redogör för de olika alternativa förslag som har övervägts och utretts samt varför de föreslagna alternativen valts i ett särskilt kapitel (Kap 6). Det anges bland annat, beträffande genomlysta varningsskyltar, att förslagsställaren har övervägt alternativet att tillåta genomlysta varningsskyltar. Av flera skäl har detta alternativ dock valts bort. Det ena skälet är att sådana skyltar oftast sitter fast monterade på fordonet, framför allt den framåtriktade skylten på lastbilen. Därmed finns det en risk att dessa förblir synliga för andra trafikanter även när fordonet inte transporterar bred eller lång last. Vidare anges att eftersom Transportstyrelsens bemyndigande i 4 kap. 15 och 17 b §§ gäller vid vissa färder där man överskrider bredd- och längdbestämmelserna saknas det en möjlighet att få föreskriva att skyltarna inte får användas eller vara synliga när fordonet eller fordonståget inte är överbrett eller överlångt.

Ett annat skäl till att förslagsställaren inte öppnar upp för genomlysta varningsskyltar är att de kan vara mer sårbara för yttre påverkan, till exempel stenskott eller påkörning. Vanliga skyltar är oftast tillverkade av en metallplatta som belagts med reflekterande/fluorescerande material. Dessa klarar därmed yttre påverkan bättre än en skylt som ofta är tillverkad av ett plastmaterial. En genomlyst skylt som utsätts för yttre påverkan eller att dess ljuskälla går sönder under transporten kan därmed i högre grad än användning av en metallskylt medföra att utmärkningen inte uppfyller villkoren i föreskrifterna och därmed inte får fortsätta färderna. Om så skett kan det även innebära en förhöjd säkerhetsrisk eftersom andra trafikanter inte ges rätt förutsättningar att upptäcka fordon som transporterar bred eller lång odelbar last. Med ovanstående i beaktande har förslagsställaren landat i att inte föreslå användning av genomlysta varningsskyltar.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

Det anges i remissen att de föreslagna ändringarna inte bedöms gå utöver de skyldigheter som följer av direktivet 96/53/EG<sup>1</sup>. Det anges dock att eftersom förslagen innehåller tekniska krav på bland annat fordonsskyltar kommer förslagen att anmälas till kommissionen enligt

---

<sup>1</sup> 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.

direktiv (EU) 2015/1535<sup>2</sup>. Sverige har implementerat detta direktiv genom förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

Det anges i remissen att tidpunkten för ikraftträdandet får anpassas efter det att processen för notifiering är slutförd. Förslagsställaren bedömer att föreskrifterna kan träda i kraft under första halvan av 2023.

Vidare anges att eftersom förslagsställaren föreslår att det införs övergångsbestämmelser av de breddmarkeringsskyltar och reflexanordningar som ska användas vid längd och breddöverskridande gör förslagsställaren bedömningen att det inte behöver tas någon särskild hänsyn vad gäller tidpunkt för ikraftträdande av dessa föreskrifter. Därmed finns det inget som hindrar ett ikraftträdande relativt omgående efter att föreskrifterna beslutats.

Förslagsställaren bedömer vidare att det kan finnas behov av speciella informationsinsatser. De som utför transporter av lång eller bred odelbar last, det vill säga främst åkerier och chaufförer, behöver få information om de nya bestämmelserna. Till exempel hur utmärkning ska vara utförd och de nya kraven för skyltarna. Här bedöms till exempel Sveriges åkeriföretag, Transportarbetareförbundet och berörda branschtidningar var värdefulla för att nå ut med denna information. Därutöver anges att när de nya bestämmelserna är beslutade kan förslagsställaren även behöva ge ut information på hemsidan. Det kan även finnas anledning att beakta om myndigheten bör publicera filer som underlättar för de som ska tillverka de skyltar som föreskrivs.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

## **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

Det anges i remissen att förslagen berör de företag som utför transporter av lång eller bred odelbar last. Vidare anges att förslaget att ändra den bakåtriktade utmärkning från det som krävs på fordon till det som anges i Best-practice medför att de inte kommer att kunna använda dessa skyltar för att märka ut transporter av bred eller lång last. Vid halvårsskiftet 2021 fanns det cirka 70 000 tunga lastbilar och cirka 45 000 släpfordon i vägtrafikregistret som omfattas av kravet på bakre reflexanordningar. Det är dock oklart hur många av dessa som faktiskt transporterar lång eller bred odelbar last och som enligt förslaget inte skulle kunna använda de ovannämnda skyltar när de transporterar odelbar last. Det är även oklart hur många av dessa som är i trafik.

Tillverkare av brett eller långt gods som ska transporteras på väg som inte är enskild kan också komma att beröras av förslaget i de fall godset överskrider gällande bredd- och längdbestämmelser. Förslagsställaren anger dock att det är svårt att bedöma i vilken omfattning tillverkare kommer att beröras av förslaget eftersom reglerna riktar sig till fordonet

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (kodifiering).

som transporterar den breda eller långa lasten. Vidare anges att åtminstone tillverkare av tunna lastenheter kan påverkas på så sätt att transporter av sådant gods inte längre kommer att kräva undantag från väghållare.

Det anges att berörda företag bedöms vara såväl små, medelstora som stora. Det kan vara företag som utför långa eller breda transporter enstaka gånger eller de som har det som sin huvudsakliga verksamhet att utföra sådana transporter. Förslagsställaren anger därför att det är svårt att kvantifiera hur många företag som berörs.

Förslagsställaren anger därutöver att förslaget om utmärkning berör även de företag som tillverkar sådana skyltar som enligt förslaget ska användas. Det anges dock att det är svårt att uppskatta hur många av dessa företag som berörs eftersom det inte finns någon intresseorganisation eller liknande för dessa företag. Förslagsställaren bedömer att tillverkare av skyltar främst är små och medelstora företag.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av berörda företag utifrån bransch är tillräckligt tydlig. Regelrådet anser emellertid att det saknas en fullständig beskrivning av berörda företag utifrån antal och storlek. Det hade varit önskvärt om förslagsställaren kunde angett en närmare beskrivning med kvantifieringar. Regelrådet har dock förståelse för att det är svårt att ange detta givet förutsättningar i ärendet. Med anledning av förslagets karaktär kan Regelrådet godta en ofullständig beskrivning i denna del.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

Det anges i remissen, beträffande transportföretag, att förslaget om nya skyltar för att märka ut bred och lång last innebär att de som redan i dag transporterar sådant gods med stöd av Transportstyrelsens föreskrifter på sikt kommer att behöva köpa nya skyltar. Förslagsställaren anger vidare att en skylt kostar mellan 500 och 1000 kronor. En övergångsbestämmelse på två år från att föreskrifterna beslutats bör därför vara tillräcklig. Eftersom det föreslås en övergångsregel som säger att dagens krav på utmärkning av sådan last kommer att gälla ytterligare två år bedöms detta förslag inte få några konsekvenser av betydelse för företagen. Förslaget syftar även till att underlätta vid gränsöverskridande trafik genom att samma skyltar kan användas i flera länder. Genom att förslagsställaren ställer krav på att bredd- och längdmarkeringsskyltarna ska vara E-märkta blir det enkelt för företagen att kontrollera om skyltarna uppfyller kraven på reflektion.

Vidare anges att förslaget om hur utmärkning ska vara utförd ställer krav på att den som utför en bred eller lång transport behöver ha tillräcklig kännedom om hur den ska vara utförd för att uppfylla villkoren i föreskrifterna. Detta gäller även enligt dagens bestämmelser. Företag som utför sådana transporter kan därför behöva informera eller utbilda sina chaufförer om de nya bestämmelserna. Även om det kan medföra vissa mindre administrativa och ekonomiska konsekvenser för företagen ska dessa ställa i paritet till att det måste ställas större krav på transporter som är bredare eller längre än vad som är normalt.

Det anges, beträffande förslaget att ändra från "allmän väg" till "väg som inte är enskild", att förslaget innebär att föreskrifternas tillämpningsområde blir större. Det anges att förslaget kan leda till en minskning av företagens administrativa kostnader eftersom företagen inte längre kommer att behöva ansöka om undantag när en transport ska genomföras på en kommunal gata.

Beträffande förslaget om tid när färd inte får ske anges att förslaget innebär att den särskilda bestämmelsen för fredagar i förhållande till övriga vardagar tas bort. Vidare anges att en följdändring blir att tiderna för när färd inte får ske i mörker behöver omfatta även fredagar. Eftersom dagens tidsangivelser helt förbjuder färder på fredagar mellan kl. 15.00 och 00.00 behöver fredagar inkluderas med de andra vardagarna (som inte är helgdag eller dag före helgdag) i den del det avser färd under mörker.

Förslagsställaren anger, beträffande skylttillverkare, att företag som tillverkar och tillhandahåller breddmarkeringsskyltar måste ha kännedom om UNECE-reglemente 104 och vad klass C innebär när de ska tillverka och tillhandahålla de skyltar som nu föreslås. Detta bedöms dock i sig inte innebära några nämnvärda problem då kraven i detta reglemente redan idag tillämpas inom flera andra områden som ställer krav på reflekterande material. Detta antagande stärks av vad som framkommit i kontakt med skylttillverkare. Tillverkarna behöver även i övrigt ha kännedom om de krav som ställs på skyltarna i föreskrifterna, såsom skyltstorlekar samt vinklar och bredd på de växelvis röda och vita fälten.

Vad gäller förslaget att ändra varningsskyltarnas storlek från rekommenderad till ett minimimått innebär det att skylttillverkarna måste veta vilka mått som gäller om de ska tillverka och sälja skyltar som ska användas vid färder med stöd av dessa föreskrifter. Det anges vidare att de tillverkare som förslagsställaren har varit i kontakt med har bedömt att de nya bredd- och längdmakeringsskyltarna och det föreslagna kravet på varningsskyltarnas storlek inte bör medföra några tillverknings eller leveransproblem.

Därutöver anges, beträffande transportföretag och tillverkare av tunna lastenheter, att förslaget att transport av tunna lastenheter lyfts in i föreskrifterna påverkar företag som har sådant gods och som behöver transporteras på väg på så sätt att de inte kommer att behöva ansöka om undantag när bredden är högst 350 centimeter. Förslaget innebär därmed en minskad administration för företagen. För de fall när breddmarkeringsskyltarna inte kan placeras intill den utstickande lasten behöver företagen investera i material för att märka ut de tunna lastenheterna ytterligare. Detta villkor bedöms dock inte få några större konsekvenser för företagen då kravet sannolikt kommer att kunna lösas relativt enkelt av företagen.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av påverkan på berörda företagens verksamhet är tillräckligt tydlig. Regelrådet anser dock att det saknas en fullständig beskrivning av påverkan på berörda företagens tidsåtgång och kostnader. Det hade varit önskvärt med en beloppsmässig uppskattning av berörda företagens kostnader för att informera eller utbilda sina chaufförer om de nya bestämmelserna. Regelrådet anser vidare att det hade varit önskvärt om förslagsställaren kunde angett en uppskattning av hur många ansökningar om undantag som krävs idag men som inte längre bedöms behövas efter att föreskrifterna har beslutats. Med anledning av förslagets karaktär och de sammantagna effekterna kan Regelrådet godta en ofullständig beskrivning i denna del.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på berörda företagens kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

## **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Förslagsställaren bedömer att de föreslagna ändringarna inte medför några effekter av betydelse för företagens konkurrensförmåga.

Regelrådet gör följande bedömning. Regelrådet finner ingenting i förslaget som uppenbart talar emot förslagsställarens bedömning och beskrivningen kan därför anses tillräckligt tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

## **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden i konsekvensutredningen, och har heller inte för egen del kunnat se någon sådan påverkan. En utelämnad beskrivning kan därför godtas i denna del.

Regelrådet finner avsaknad av redovisning av regleringens påverkan på företag i andra avseenden godtagbar.

## **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

Regelrådet har inte kunnat återfinna en beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning. I det nu remitterade ärendet är det, såvitt Regelrådet kan bedöma, svårt att se hur särskilda hänsyn skulle kunna tas till små företag. Om förslagsställaren bedömer att det saknas möjlighet att ta särskilda hänsyn till små företag ska det anges och motiveras. Med anledning av förslagets karaktär kan dock en utelämnad beskrivning godtas i denna del.

Regelrådet finner avsaknad av redovisning av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

## **Sammantagen bedömning**

Redovisningen av berörda företag utifrån antal och storlek, påverkan på berörda företagens kostnader samt särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning hade med fördel kunnat vara tydligare men det hindrar inte att den befintliga redovisningen i alla delar är tillräckligt väl beskrivna.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 15 juni 2022.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Lennart Renbjör och Marie-Louise Strömgren.

Ärendet föredrogs av: Steven Wall



Claes Norberg  
Ordförande



Steven Wall  
Föredragande