

## Konsekvensutredning av föreskrifter för sammankoppling av bil och släpvagn

### Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta om nya föreskrifter om sammankoppling av bilar och släpvagnar.

Förslaget är indelat in i följande delar:

Harmonisering av reglerna för sammankoppling av fordon gentemot ECE reglemente 55. Vidare innebär förslaget att föreskrifterna ska gälla för både nationellt registrerade fordon och utlandsregistrerade fordon i trafik i Sverige.

Bestämmelser för fastställande av prestandavärden för fordon och dess kopplingsanordning samt högsta tekniskt tillåtna släpvnagsvikt för dragfordon. Förslaget innebär att de aktuella uppgifterna ska fastställas av tillverkare eller dennes representant utifrån fordonens eller kopplingsanordningarnas konstruktion.

Ändringar som syftar till att åtgärda otydligheter och att skapa en tydligare struktur för att öka läsbarheten och därmed förståelsen av regelverket. I det ingår att upphäva Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:17) om hopkoppling av bil och släpvagn samt följdändringar i andra föreskrifter för att skapa ett mer samlat regelverk kring sammankoppling av bilar och släpvagnar.

## Inledning

Denna konsekvensutredning omfattar förslag på ändringar kring reglerna för sammankoppling av bil och släpvagn. Konsekvensutredningen är indelad i fyra kapitel där förslag på reglering ges. Det första kapitlet handlar om införande av regler för sammankoppling av fordon i enlighet med ECE reglemente 55 om hopkoppling av bil och släpfordon. Kapitel två och tre handlar om fastställande av vissa uppgifter som ska registreras för ett fordon. Det fjärde kapitlet berör ändringar av redaktionell karaktär.

## Definitioner och begrepp

Begreppet ”prestandavärden” och begreppen ”D-, D<sub>c</sub>-, V-, S- och U-värde” används i dag i nationellt och internationellt regelverk både för fordonens och kopplingsanordningarnas fastställda prestandavärden samt för de krafter som fordonen och kopplingarna utsätts för i en fordonskombination.

För att minska risken för missförstånd och begreppsförvirring för läsaren av denna konsekvensutredning återfinns här en lista på de begrepp och definitioner som används i rapporten.

De beteckningar som används i denna konsekvensrapport har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret.

I denna konsekvensrapport används dessutom följande begrepp med nedan angiven betydelse.

Begrepp	Förklaring	Källa
<b>Prestandavärden</b> D-, D <sub>c</sub> -, V-, S-, A <sub>v</sub> - och U-värde	De värden på fordonen och dess kopplingsanordning som fastställs av tillverkare.	
<b>Kopplingskrafter</b> D-, D <sub>c</sub> -, V-, S- och U-värde	De beräknade krafter som kopplingsanordningen utsätts för i en aktuell fordonskombination under färd.	
<b>Högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt</b>	Den maximala vikten för en eller flera släpvagnar som kan dras av ett dragfordon, vilket motsvarar den totala belastning som överförs till marken av hjulen på en axel eller en axelgrupp på en släpvagn som är kopplad till dragfordonet.	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1230/2012
<b>Tågvikt</b>	Den maximala vikten för kombinationen av ett motorfordon och en eller flera släpvagnar, baserat på kombinationens konstruktionsegenskaper och konstruktionsprestanda, eller den maximala vikten för kombinationen av ett dragfordon och en påhängsvagn	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1230/2012

## **Kapitel 1. Harmonisering av reglerna för sammankoppling av fordon gentemot ECE-reglemente 55, senaste utgåvan.**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Att Transportstyrelsen ska besluta om nya föreskrifter för sammankoppling av fordon.

Förslaget innebär en anpassning av reglerna för sammankoppling av fordon gentemot ECE reglemente 55. Förslaget innebär också att de föreslagna föreskrifterna kommer att omfatta både nationellt och utländskt registrerade fordonståg.

### **A. Allmänt**

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

Under 2017 uppdaterades ECE reglemente 55, ändringsserie 01, om typgodkännande av mekaniska kopplingsanordningar med ett tillägg, supplement 7, till att omfatta regler för hur kopplingskrafterna ska beräknas för olika typer av fordonståg.

Enligt dagens nationella regelverk gäller att kopplingsanordningarna på släpvagnen ska vara dimensionerade för att kopplas ihop med en bil på 32 000 kg (TSFS 2016:22, TSFS 2013:63). Dessutom får inte släpvagnens D-värde vara högre än det dragande fordonets D-värde (TSFS 2009:17).

För dragande fordon gäller att kopplingsanordningens prestandavärde ska fastställas av tillverkaren av kopplingsanordningen och får vara lägre än fordonets motsvarande värde. Det lägsta av dessa prestandavärden ska sedan ligga till grund för fastställande av den högsta tillåtna släpvagnsvikten för det dragande fordonet (TSFS 2016:22, TSFS 2013:63).

Följande problem finns med nuvarande nationella regelverk:

1. Dimensioneringen av släpvagnens kopplingsanordning, enligt regelverket, är inte anpassad för att den ska kunna kopplas ihop med ett dragande fordon som är tyngre än 32 ton.
2. Släpvagnens kopplingsanordning kan behöva underdimensioneras, alternativt att det dragande fordonets kopplingsanordning behöver överdimensioneras, på grund av begränsningen att släpvagnens kopplingsanordnings D-värde inte får överstiga det dragande fordonets, eller dess kopplingsanordnings, D-värde.

*Ett exempel: Ett dragande fordon med en totalvikt på 26 000 kg och ett D-värde på 154 kN får en högsta tillåten släpvagnsvikt fastställd till 38 000 kg. En släpvagn med en matchande totalvikt på 38 000 kg har en kopplingsanordning med ett D-värde på 173 kN. Dessa två fordon får då inte sammankopplas om ägaren till släpvagnen inte registrerar om släpvagnen för att den ska dras av ett fordon som har en totalvikt på 26 000 kg. I det fallet får en sämre kopplingsanordning monteras på släpvagnen med ett D-värde på 154 kN som då får dras med det dragande fordonet ovan. Släpvagnen är således begränsad till att kopplas samman med ett dragande fordon med en totalvikt på 26 000 kg.*

3. Det framgår inte i regelverket vilka krav på prestandavärden som gäller för sammankoppling av fler än två fordon. Det saknas även stöd i regelverket för hur man ska beräkna kopplingskrafterna för fordonståg bestående av fler än två fordon. Om man använder formeln för beräkning av kopplingskrafterna för lastbil och släpvagn ( $D = g * \frac{T * R}{T + R}$ ), för att beräkna kopplingskrafterna för fordonståg som består av fler än två fordon, exempelvis lastbil med link och påhängsvagn, så blir kopplingskrafterna överskattade. Vilket antingen kan resultera i att fordonsägare monterar kopplingsanordningar som är överdimensionerade, vilket innebär en extra kostnad för fordonsägaren, eller att polisen gör bedömningen att kopplingsanordningarna inte är tillräckliga.

I nuvarande nationella regelverk används dessutom fordonens totalvikter vid beräkningen, vilket i sin tur kan ge upphov till ytterligare överdimensionering av kopplingsanordningarna samt att bestämmelserna för vilka prestandavärden som ska uppfyllas gäller oavsett om fordonen är fullastade eller olastade.

Dagens regelverk kan även utgöra ett handelshinder för fordon med kopplingsanordningar som är typgodkända enligt ECE-reglemente 55, ändringsserie 01, supplement 7, om typgodkännande av mekaniska kopplingsanordningar. Ett exempel på när detta kan ske är om utlandstillverkade fordon köps in och registreras i Sverige. Fordonen uppfyller var för sig kraven för typgodkännandet men dagens nationella regelverk hindrar att dessa används tillsammans.

Under 2017 beslutades även att supplement 5 skulle läggas till ECE-reglemente 55, ändringsserie 01. Supplement 5 handlar om att information om prestandavärdet  $A_v$  ska finnas uppmärkt på kopplingsanordningar med ledad dragstång.  $A_v$ -värdet är ett prestandavärde som anger det högsta tillåtna axelgruppstrycket som kopplingsanordningen är godkänd för.

I likhet med övriga prestandavärden för kopplingsanordningar föreligger det en trafiksäkerhetsrisk om detta värde överskrids.

För kopplingsanordningar som är godkända enligt tidigare utgåvor av ECE-reglemente 55 än ändringsserie 01, supplement 5, har uppgiften om A<sub>v</sub>-värdet saknats vilket har betytt att det inte har funnits någon möjlighet att kontrollera om det tillåtna axelgruppstrycket för kopplingsanordningen har överskridits. Ett problem som nu har åtgärdats i och med supplement 5 till ECE-reglemente 55.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:17) om hopkoppling av bil och släpvagn omfattar inte utlandsregistrerade fordonståg. Detta betyder att utländska fordonståg inte behöver uppfylla samma krav för sammankoppling av fordon som svenska fordonståg och det finns därmed en risk att de inte uppfyller samma trafiksäkerhetsnivå. Det finns således en risk att utländska fordonståg som inte klarar våra krav kan därmed köras i Sverige utan att polismyndigheten har möjlighet att ingripa. Idag har polismyndigheten endast möjlighet att ingripa om det föreligger en direkt och uppenbar trafikfara om fordonståget skulle få fortsätta sin färd.

## **2. Vad ska uppnås?**

Införlivande av ECE-reglemente 55, ändringsserie 01, supplement 1-7, i de nationella reglerna om sammankoppling av bilar och släpvagnar.

Regelverket anpassas därmed att även hantera kombinationer av fordon bestående av fler än två fordon och som är vanliga i dag så att fordonsägare ska kunna dimensionera kopplingsanordningarna för sina behov och för att kontroll av fordonstågets kopplingskrafter ska kunna göras på avsett vis på dessa fordonståg.

Regelverket för sammankoppling av fordon ska inte utgöra ett handelshinder för fordon med kopplingsanordningar som är typgodkända enligt ECE reglemente 55, ändringsserie 01, supplement 7 om typgodkännande av mekaniska kopplingsanordningar.

Inget av kopplingsanordningens prestandavärden bör överskridas på grund av den trafiksäkerhetsrisk som kan uppstå.

Utlandsregistrerade fordonståg ska omfattas av samma regler som svenskregistrerade fordonståg.

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

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

Om ingenting görs kvarstår det handelshinder som det svenska regelverket för sammankoppling av fordon kan utgöra för fordon med kopplingsanordningar som godkänns enligt senaste utgåvan av ECE reglemente 55.

För utlandsregistrerade fordonståg innebär det att de kombinationer som inte uppfyller våra regler för sammankoppling ändå får fortsätta köra vilket kan innebära en trafiksäkerhetsrisk.

De felaktigheter som finns i regelverket, som i dag innebär att fordonståg blir hindrade för fortsatt färd kvarstår. Detta alternativ innebär också att felaktigheterna kvarstår i nuvarande regelverk som innebär att fordonståg som ska vara tillåtna inte är det.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det bedöms inte finnas alternativ som inte innebär reglering.

### 3.3 Regleringsalternativ

#### **Alternativ 1- Förslaget alternativ**

Transportstyrelsen föreslår en anpassning av dagens regelverk för sammankoppling av fordon för att även hantera fordon vars kopplingsanordningar är typgodkända enligt ECE-reglemente 55, ändringserie 01, supplement 5 och senare på ett korrekt sätt.

Transportstyrelsens förslag innebär att inget av prestandavärdena för en kopplingsanordning ska överskridas.

Transportstyrelsen föreslår också att fordonstågens bruttovikter ska användas vid beräkning av kopplingskrafterna. Med bruttovikt för fordonstågen avses här den massa som fordonen överför till vägbanan via hjulen då fordonen är sammankopplade.

Transportstyrelsen föreslår att reglerna även ska gälla utlandsregistrerade fordonståg så att dessa omfattas av samma regler för sammankoppling av fordon som svenskregistrerade fordonståg.

#### **Alternativ 2**

Ett alternativ är samma som anges i Alternativ 1 förutom införandet av kontroll av ett nytt prestandavärde,  $A_v$ , för släpvagnar med ledad dragstång.

### 4. Vilka är berörda?

Åkeriföretag, polismyndighet, besiktningsorgan samt fordonsägare och förare. Förslaget berör dessutom utländska åkerier, fordonsägare och förare.

### 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

#### 5.1 Företag

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

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

Förslaget innebär att regelverket för sammankoppling av fordon inte blir ett indirekt handelshinder för fordon med kopplingsanordningar som är godkända enligt ECE-reglemente 55, ändringserie 01, supplement 1-7.

Förslaget innebär att fordonstågens kopplingskrafter ska beräknas enligt de formler som är framtagna för respektive typ av fordonståg. De beräknade kopplingskrafterna ska sedan kontrolleras gentemot de motsvarande prestandavärden för de enskilda fordonen, eller kopplingsanordningen, som ingår i fordonståget.

I det nya förslaget tas det hänsyn till dels hur många fordon som ingår i fordonståget, dels vilka fordonstyper det är och i vilken ordning de har sammankopplats. Detta ger en bättre skattning av de kopplingskrafter som uppstår i olika fordonståg.

En oundviklig konsekvens är att man behöver beräkna de aktuella kopplingskrafterna för fordonståget för att kontrollera om dessa överskrider de typgodkända prestandavärdena för fordonen eller kopplingsanordningen. Det är därmed inte möjligt att endast avläsa värden från fordonen eller en registeruppgift för att utföra kontrollen. Detta gäller både polis och bilinspektörer men även fordonsägare, åkerier och förare som behöver kontrollera att fordonståget uppfyller de regler som finns.

Transportstyrelsen är medveten om detta och har adresserat problemet genom att, i förslaget, beskriva hur kraven ska verifieras så tydligt som möjligt vilket ger möjligheten för berörda parter att utveckla de stödverktyg man anser sig behöva för att underlätta verifiering av regelefterlevnad.

I och med införandet av supplement 5, till ECE-reglemente 55, ändringsserie 01, som innebar att prestandavärdet  $A_v$  ska finnas uppmärkt på kopplingsanordningar med ledad dragstång, är det numera möjligt att kontrollera samtliga prestandavärden och den trafiksäkerhetsrisk som kan uppstå om ett prestandavärde överskrids bör således kunna undvikas.

För kopplingsanordningar, med ledad dragstång, som är godkända enligt ECE-reglemente 55, ändringsserie 01, supplement 5 eller senare innebär förslaget att ytterligare ett prestandavärde,  $A_v$ , ska säkerställas att det inte överskrids.  $A_v$ -värdet kontrolleras genom att jämföra värdet, som är det högsta tillåtna axelgruppstrycket som kopplingsanordningen är godkänd för, med bruttovikten på den aktuella axelgruppen.

Fram tills att dessa uppgifter även finns i vägtrafikregistret, VTR, innebär det att åkaren och polismyndigheten måste läsa av värdet på märkskylten för kopplingsanordningen. Eftersom skylten inte alltid är läsbar då den utsätts för smuts och slitage eller sitter svårtillgängligt kan den tid en vägsideskontroll normalt tar bli något längre.

Ett införande av  $A_v$ -värdet i vägtrafikregistret innebär att besiktningsorganen får ett värde till som ska registreras. Transportstyrelsen bedömer dock att den extra tid det tar att registrera ett till värde bör vara mycket kort och därmed inte medföra några väsentliga kostnader för besiktningsorganen. Det ska dock noteras att eventuella kostnader för uppdatering av IT-system inte är medräknat här utan adresseras i kapitel 2, avsnitt 5.1.

Förslaget att utländska fordonståg ska omfattas av regelverket för sammankoppling av fordon innebär att åkare med utlandsregistrerade fordonståg måste uppfylla samma krav som åkare med svenskregistrerade fordonståg. De föreslagna reglerna innebär att föraren måste säkerställa att användningen av fordonen inte överskrider de deklarerade prestandavärdena för fordonen eller kopplingsanordningarna. Kopplingskrafterna som ska jämföras med och som inte får överskrida prestandavärdena beräknas utifrån den aktuella kombinationen av fordons om sammankopplats och de bruttovikter fordonståget har.

För fordonståg som utgörs av fordon som inte har prestandavärden, eller har kopplingsklassats i Sverige, innebär förslaget att dessa får brukas under villkor att fordonstågets bruttovikter inte överskrider den högsta tillåtna bruttovikten i det land som fordonet är registrerat.

Vår bedömning är att förslaget inte innebär något hinder för användandet av utlandsregistrerade fordonståg i Sverige under förutsättning att fordonen inte överskrider de vikter som fordonet och dess kopplingsanordning är godkända för.

## 5.2 Medborgare

De föreslagna alternativen bedöms inte medföra några konsekvenser för medborgare som inte är ägare eller förare till berörda fordon. De konsekvenser vi har identifierat som berör fordonsägare eller förare finns beskrivna under avsnitt 5.1.

## 5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

För Transportstyrelsen innebär förslaget att i enlighet med bilaga 1 till förordning om vägtrafikregister (SFS 2001:650) måste  $A_v$ -värdet föras i vägtrafikregistret.



Förslaget ger möjlighet för polismyndigheten att ingripa om fordonen inte uppfyller kraven om sammankoppling, utan att det behöver vara så allvarliga brister att en uppenbar och direkt fara föreligger.

Några ytterligare konsekvenser för staten, regioner, landsting eller kommuner som inte är ägare eller förare till berörda fordon bedöms inte de förslagna alternativen medföra. De konsekvenser vi har identifierat som berör fordonsägare eller förare finns beskrivna under avsnitt 5.1.

#### 5.4 Externa effekter

Förslaget bedöms inte medföra några ytterligare externa effekter.

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

Alternativ 1 förordas jämfört med alternativ 2 trots att det kan finnas vissa hinder för polismyndigheten att kontrollera  $A_v$ -värdet fram till dess att värdet återfinns i vägtrafikregistret. När värdet finns som uppgift i vägtrafikregistret utgår dessa hinder vid kontroll. Eftersom konsekvensen bedöms bli tidsbegränsad anses det inte finnas anledning att förorda alternativ 2.

Det bedöms inte heller föreligga särskilda skäl såsom krav på tidpunkt för ikraftträdande eller annat som inte skulle kunna uppfyllas med alternativ 1.

Samtliga konsekvenser för förslagen är beskrivna under avsnitt 5.1. Det bedöms inte finnas några andra alternativ till reglering än de som beskrivits under avsnitt 3.3.

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

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) i fråga om Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS YYYY:XX) om sammankoppling av bilar och släpvagnar.

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

Den föreslagna regleringen införlivar de senaste ändringarna i UNECE reglemente 55 och överensstämmer därmed med den internationella regleringen.

Direktivet 96/53/EG utgör inget hinder för att tillåta högre vikter i nationell trafik på fordonståg än 44 ton.

De svenska nationella reglerna är mer tillåtande än internationella (EU).

Transportstyrelsen bedömer att de föreslagna regelförändringarna inte behöver notifieras.

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

Det har tidigare inte krävts att man ska utföra kopplingsberäkningar för att kontrollera prestandavärdena. Ett eventuellt behov av speciella informationsinsatser riktat till polismyndigheten och åkare samt trafikskolor bör därför undersökas.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

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

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

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

**10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Förslaget ger möjligheter för ett bättre utnyttjande av fordonens faktiska prestanda samtidigt som kraven på maximalt tillåtna bruttovikter inte överskrids. Detta ger effektivare godstransporter och bättre utnyttjande av befintlig fordonsflotta.

**11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Förslaget syftar till att ge tydligare regler för sammankoppling av fordon vilket ger bättre förutsättningar både för åkare att följa reglerna och för polismyndigheten att kontrollera regelefterlevnaden. I och med att föreskrifterna nu föreslås gälla även utlandsregistrerade fordon så blir det möjligt att även kontrollera dessa fordon. Effektmålet för förslaget är att antalet fordonsekipage som inte är trafiksäkra ska bli färre på vägarna.

### C. 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.

### D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>		Längre tidsåtgång vid vägsideskontroller för kontroll av prestandavärden.		
	Inget handelshinder			
	Bättre utnyttjande av fordonens prestanda			
	Tydligare regler			
<b>Medborgare</b>				
<b>Staten m.fl.</b>				
<b>Externa effekter</b>	Bidra till högre trafiksäkerhet			
<b>Totalt</b>				

### E. Samråd

Under utredningen har vi haft samråd med representanter från tillverkare av fordon och kopplingsanordningar och fordonspåbyggare i Sverige samt Swetic och polismyndigheten.

## Kapitel 2. Fastställande av prestandavärden

### Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta om nya föreskrifter avseende fastställande och registrering av prestandavärden för fordon och dess kopplingsanordning.

Förslaget innebär att uppgiften ska fastställas av tillverkare eller dennes representant utifrån fordonens och kopplingsanordningarnas konstruktion.

### A. Allmänt

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

Det finns otydligheter i dagens regelverk kring hur prestandavärdena för ett fordon och dess kopplingsanordning ska fastställas.

För prestandavärden för släpvagnarnas kopplingsanordningar, gäller i dag att dessa ska vara dimensionerade utifrån att släpvagnen ska sammankopplas med ett dragande fordon med en totalvikt på 32 ton. Dessa regler utgår från att det är en lastbil och en släpvagn som ska kopplas ihop. I samband med att det tillåts allt högre bruttovikter på vägarna så blir olika kombinationer av fordon allt vanligare. Detta får då till följd att en släpvagn kan kopplas samman med olika fordon, både dragande fordon och andra släpvagnar. Regelverket tar dock inte hänsyn till att släpvagnen kan ha ytterligare en vagn påkopplad vid dimensionering av kopplingsanordningen. Fordonstillverkarna behöver således fastställa släpvagnskopplingens prestandavärden utifrån att släpvagnen kan kopplas samman med olika fordon vilket leder till komplicerade intyg för fordonen.

Dagens regler är helt enkelt inte anpassade för att hantera att ett fordon kan kopplas ihop med en variation av andra fordon och skapar således stora problem vid t.ex. utfärdande av tillverkarintyg då samma släpvagn måste få olika värden fastställda beroende på vilket annat fordon det är tänkt att det ska kopplas samman med, trots att släpvagnen i sig är densamma. Det skapar dessutom problem för fordonsägaren om han eller hon vill koppla samman sin släpvagn med ett annat fordon som inte stämmer överens med det som står på tillverkarintyget. Ett nytt intyg och påföljande registreringsbesiktning behöver då göras. Det kan även få till följd att den som nyttjar fordonet inte vet om fordonet klarar av den lastvikt som är tänkt att fraktas.

Ett annat problem är att enligt dagens regelverk får inte prestandavärdena på släpvagnens kopplingsanordning överstiga dragfordonets, eller dess kopplingsanordnings, prestandavärden. Följden av detta blir att antingen kan släpvagnens kopplingsanordning komma att behöva underdimensioneras,

speciellt om det är sista fordonet i ett fordonståg som består av tre fordon, eller så måste bilens kopplingsanordning överdimensioneras, vilket i sin tur innebär en extra kostnad för fordonsägaren.

För kopplingsanordningar på släpvagnar med ledad dragstång som är godkända ECE-reglemente 55, ändringsserie 01, supplement 5, saknas uppgift om  $A_v$ -värdet som kopplingsanordningen är godkänd för i vägtrafikregistret, VTR.  $A_v$ -värdet är ett prestandavärde på kopplingsanordningar, med ledad dragstång, som anger det maximalt tillåtna axelgruppstrycket som kopplingsanordningen är godkänd för.

Avsaknad av informationen om  $A_v$ -värdet i vägtrafikregistret försvårar för både åkare och polismyndigheten att kontrollera att det tillåtna axelgruppstrycket för kopplingsanordningen inte överskrids då den märkskylt som finns på kopplingsanordningen inte alltid är lättillgänglig eller lätt att avläsa på grund av placering och smuts och slitage som märkskylten utsätts för.

## **2. Vad ska uppnås?**

Samtliga prestandavärden för ett fordon och dess kopplingsanordning ska baseras på fordonens respektive kopplingsanordningarnas konstruktion.

Förslaget avser underlätta för tillverkare eller dennes representant att utfärda korrekta intyg om fordonen.

Genom ett införande av prestandavärdet  $A_v$  i vägtrafikregistret för kopplingsanordningar med ledad dragstång som är typgodkända enligt ECE-reglemente 55, ändringsserie 01, supplement 5 eller senare, underlättas kontrollen av det tillåtna axelgruppstrycket för kopplingsanordningen.

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

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

Dagens krav på kopplingsanordningar på släpvagnar innebär begränsningar då det inom kort kommer att finnas dragfordon med högre bruttovikter än 32 ton i Sverige vilket får till följd att, om inget görs, så finns det en risk att släpvagnars kopplingsanordningar inte kommer att vara dimensionerade att sammankopplas med ett dragfordon som har en högre bruttovikt än 32 ton.

Vi kan också se att nuvarande reglering kan hindra att fordonen utnyttjas till sin fulla kapacitet, vilket kan ha en negativ påverkan på de transportpolitiska målen.

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

Vi bedömer att det inte finns alternativ som inte innebär reglering.

### 3.3 Regleringsalternativ

#### **Alternativ 1- Förslaget alternativ**

Transportstyrelsen föreslår att samtliga uppgifter om ett fordon och dess kopplingsanordnings prestandavärden ska vara baserade på fordonens respektive kopplingsanordningens konstruktion samt fastställas och tillhandahållas av tillverkare eller dennes representant.

I och med införandet av supplement 5, till ECE-reglemente 55, ändringsserie 01, som innebar att ytterligare ett prestandavärde,  $A_v$ , ska finnas uppmärkt på kopplingsanordningar med ledad dragstång är det numera möjligt att registrera samtliga prestandavärden för dessa kopplingsanordningar. Transportstyrelsen föreslår därmed att prestandavärdet  $A_v$  ska registreras i vägtrafikregistret för kopplingsanordningar med ledad dragstång som är typgodkända enligt ECE-reglemente 55, ändringsserie 01, supplement 5, eller senare.

#### **Alternativ 2**

Ett alternativ är samma som anges i alternativ 1 utan införandet av ett nytt prestandavärde,  $A_v$ , i vägtrafikregistret.

#### **4. Vilka är berörda?**

Fordonstillverkare, åkeriföretag, polismyndigheten, Transportstyrelsen, besiktningsorgan samt fordonsägare och förare.

#### **5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**

##### 5.1 Företag

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

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

Förslaget innebär att varje enskilt fordon får sina prestandavärden fastställda utifrån fordonets och kopplingsanordningens konstruktion. Det väsentliga är att de kopplingskrafter som fordonståget utsätts för inte överskrider de fastställda prestandavärdena för respektive fordon och dess kopplingsanordning.

För tillverkare eller dennes representant innebär reglerna en ökad tydlighet i vilka uppgifter de ska tillhandahålla och en förenkling i hur de ska fastställa

dessa uppgifter som bör minska den administrativa kostnaden om än marginellt.

För besiktningsorganen innebär detta ingen egentlig förändring då de även fortsättningsvis ska registrera de uppgifter som tillverkarna ska tillhandahålla.

För införandet av prestandavärdet  $A_v$  så kan besiktningsföretag, polismyndigheten med flera behöva uppdatera sina IT system. Sammanlagd kostnad för detta går inte att uppskatta då det är mycket beroende på hur respektive aktörs datasystem är uppbyggt. Det kan handla om alltifrån några fåtal mantimmar för enkla system till flera tusen mantimmar för mycket komplexa system såsom Transportstyrelsens vägtrafikregister.

Införandet av  $A_v$ -värdet i vägtrafikregistret kommer innebära att uppgiften blir mer lättillgänglig för åkaren som vill kontrollera det maximalt tillåtna axelgruppstrycket för kopplingsanordningen innan färd.

## 5.2 Medborgare

Förslaget bedöms inte medföra några konsekvenser för medborgare som inte är ägare eller förare till berörda fordon. De konsekvenser vi har identifierat som berör fordonsägare eller förare, utöver de som finns beskrivna under avsnitt 5.1, är att flexibiliteten kring vilka fordon som kan kopplas samman ökas. Därmed så ökas även möjligheterna att anpassa fordonståget till det aktuella behovet. Detta skapar bättre möjligheter att optimera användningen av sina fordon och får positiva effekter på bland annat effektiviteten i godstransporterna.

## 5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

För Transportstyrelsen innebär förslaget ett behov av utveckling av vägtrafikregistret, VTR, då prestandavärdet  $A_v$  inte finns som uppgift för fordon i dag. Utöver att kunna lagra uppgifterna i VTR ska uppgifterna finnas med i gränssnitten för typgodkännanderegistrering, enskilt godkännande registrering och registreringsbesiktningsregistrering. Enligt Transportstyrelsens uppskattning kommer utvecklingen ta ca 2 000 – 3 000 timmar att genomföra för Transportstyrelsen till en kostnad av ca 2.5 – 4 miljoner kronor.

Införandet av  $A_v$ -värdet i vägtrafikregistret kommer innebära att polisens och bilinspektörers extra arbete med att kontrollera uppgiften minimeras.

Förslaget bedöms inte medföra några ytterligare konsekvenser för staten, regioner, landsting eller kommuner utom i de fall de är fordonsägare till berörda fordon. Då bör förslaget ge samma konsekvenser som identifierats och beskrivits i avsnitt 5.1 och 5.2.

#### 5.4 Externa effekter

Förslaget bedöms inte medföra några ytterligare externa effekter

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

Regleringsalternativ 1 förordas över alternativ 2 då det bedöms vara viktigt att alla prestandavärden för en kopplingsanordning finns att utläsa för både polismyndigheten och fordonsägaren i syfte att på ett enkelt sätt kunna kontrollera den maximalt tillåtna axelgruppsbelastningen för kopplingsanordningen.

Alternativ 2 skulle innebära att kostnaderna som är förknippade med införandet av ett nytt värde i vägtrafikregistret skulle utgå för samtliga berörda företag samt för Transportstyrelsen.

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

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) beträffande krav på fordons beskaffenhet och utrustning.

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

Den föreslagna regleringen överensstämmer med den internationella regleringen.

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

Det bedöms inte föreligga särskilda skäl såsom krav på speciella informationsinsatser eller tidpunkt för ikraftträdande.

## **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?**

Förslaget ger möjligheter för ett bättre utnyttjande av fordonens faktiska prestanda samtidigt som kraven på maximalt tillåtna bruttovikter inte överskrids. Detta ger effektivare godstransporter och bättre utnyttjande av befintlig fordonsflotta.

#### 11. **Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Förslagen har en indirekt positiv påverkan på hänsynsmålet genom att effektivare godstransporter ger tänkbara miljövinster.

### **C. 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.

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Enhetliga regler			
	Minskad administration			Vår uppfattning är att vissa företag kan få en liten ökning i administrativ kostnad medan andra företag får en minskning av kostnaden.
	Effektivare godstransporter			
		Uppdatering av IT-system		Sammanlagd kostnad för detta går inte att uppskatta då det är mycket beroende på hur respektive aktörs datasystem är uppbyggt. Det kan handla om alltifrån några fåtal mantimmar för enkla system till flera tusen mantimmar för mycket komplexa system
<b>Medborgare</b>	Bättre utnyttjande av fordon			
<b>Staten m.fl.</b>			Uppdatering av VTR till en kostnad av 2-4 miljoner kr.	
<b>Externa effekter</b>				
<b>Totalt</b>	De positiva effekterna handlar om att möjliggöra effektivare godstransporter			

## E. Samråd

Under utredningen har vi haft samråd med representanter från tillverkare av fordon och kopplingsanordningar och fordonspåbyggare i Sverige samt Swetic och polismyndigheten.

## Kapitel 3. Fastställande av högsta tekniskt tillåten släpvagnsvikt

### Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta om nya föreskrifter avseende fastställande och registrering av högsta tekniskt tillåten släpvagnsvikt för dragande fordon.

Förslaget innebär att uppgiften ska fastställas av tillverkare eller dennes representant utifrån fordonens konstruktion och beskaffenhet.

### A. Allmänt

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

Det finns otydligheter i dagens regelverk kring hur uppgift om hur släpvagnsvikten för dragande fordon ska fastställas. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG och förordning (EU) 1230/2012 ska den högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt för fordon som är godkända fastställas av tillverkaren av fordonet. Trots detta ger dagens regelverk möjlighet att vid registrering av fordonen ange en annan släpvagnsvikt. Detta medför att identiska fordon kan få olika värden på släpvagnsvikten då det förekommer flera sätt att fastställa den på.

För fordonsägarna har nuvarande regelverk ofta inneburit att släpvagnsvikten som har fastställts för fordonet vid registrering varit lägre än vad som är nödvändigt då fordonets totalvikt har använts vid fastställandet. Anledningen är att totalvikten ofta är högre än den högsta tillåtna vikten på vägarna enligt bärlighetstabellerna (BK1-BK4). Vilket då har betytt att det inte alltid har gått att nyttja fordonets fulla kapacitet.

Ett exempel: *En 4-axlad lastbil med totalvikt 39 ton med en tågvikt på 74 ton och registrerad skattevikt på 32 ton får en uträknad högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt på 35 ton (74 - 39 ton (tågvikt – totalvikt)). Bilen får dock inte framföras på väg med mer än 32 ton (skattevikt) Skulle man istället räkna med en vikt på lastbilen på 32 ton, som motsvarar skattevikten, får man högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikten ca 42 ton, vilket innebär en ökning med 20 % för släpvagnen. Med dagens regelverk skulle detta fordonståg endast få ha en bruttovikt på 67 ton (32 + 35 ton) vid färd på BK4 väg.*

#### 2. Vad ska uppnås?

För att få effektiva godstransporter är det viktigt att fordonens kapacitet kan nyttjas optimalt. För att erhålla maximal kapacitet på fordonståg bör således det dragande fordonets släpvagnsvikt fastställas utifrån fordonets konstruktion.

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

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

Utan föreslagna ändringar kvarstår problemet att identiska fordon kan få olika uppgifter fastställda. Vi kan också se att nuvarande reglering kan hindra att fordonen utnyttjas till sin fulla kapacitet, vilket kan ha en negativ påverkan på de transportpolitiska målen

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

Alternativet till reglering är att genom information förklara hur fastställandet av högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt ska göras. Vår bedömning är dock att det inte går att säkerställa att sådana informationsåtgärder ger fullständigt genomslag, d.v.s. att det når ut till alla och att alla berörda parter på frivillig väg väljer att följa de riktlinjer som förmedlas. Det finns således en risk problemen skulle kvarstå. Samtidigt är det inte möjligt att på annat sätt än genom reglering åtgärda problemet med att dragfordon får en alltför låg högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt fastställd. Därför anser vi att reglering är det bästa alternativet för att lösa de problem som identifierats.

#### **3.3 Regleringsalternativ**

Då högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt för fordon godkända enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG samt enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 1230/2012 ska fastställas av tillverkaren av fordonet bör denna inte ändras utan att fordonets konstruktion har ändrats. Byte eller montering av kopplingsanordning på ett fordon ska således inte påverka fordonets högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt. Däremot kan kopplingsanordningens konstruktion och prestanda innebära en begränsning av den bruttovikt som släpvagnen får ha. Beräkningar av kopplingskrafter är nödvändiga att genomföra för att säkerställa att fordonen och dess kopplingsanordning är dimensionerade för de aktuella bruttovikterna.

Transportstyrelsen föreslår härmed att dragfordonens högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt ska vara baserade på fordonens konstruktion samt fastställas och tillhandahållas av tillverkare eller dennes representant.

### **4. Vilka är berörda?**

Åkeriföretag, tillverkare, polismyndighet, besiktningsorgan samt fordonsägare och förare.

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1 Företag

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

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

Förslaget innebär att varje enskilt fordon får sina uppgifter om högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt fastställda utifrån fordonets konstruktion och beskaffenhet. D.v.s. vad fordonet är byggt för att klara av och kommer inte att vara beroende av vilket annat fordon de kommer att sammankopplas med.

Förslaget innebär att det väsentliga är att bruttovikten på de påkopplade släpvagnarna inte överskrider den högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikten för det dragande fordonet.

Detta gör det enklare för tillverkare eller dennes representant att fastställa relevanta uppgifter och för fordonsägare att bättre utnyttja kapaciteten hos deras fordon.

För besiktningsorganen innebär detta ingen egentlig förändring då de även fortsättningsvis ska registrera de uppgifter som tillverkarna ska tillhandahålla. För tillverkare eller dennes representant innebär reglerna en ökad tydlighet i vilka uppgifter de ska tillhandahålla.

### 5.2 Medborgare

Förslaget bedöms inte medföra några konsekvenser för medborgare som inte är ägare eller förare till berörda fordon. De konsekvenser vi har identifierat som berör fordonsägare eller förare, utöver de som finns beskrivna under avsnitt 5.1, är att flexibiliteten kring vilka fordon som kan kopplas samman ökas. Därmed så ökas även möjligheterna att anpassa fordonståget till det aktuella behovet. Detta skapar bättre möjligheter att optimera användningen av sina fordon.

### 5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Ett enhetligt sätt att fastställa värden på ger också polismyndigheten bättre förutsättningar att bedöma regelefterlevnaden och således bör antalet felaktiga bedömningar minska och därmed blir färre fordon hindrade för fortsatt färd på felaktiga grunder

#### 5.4 Externa effekter

Förslaget bedöms inte medföra några ytterligare externa effekter

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

Det bedöms inte finnas några alternativ till reglering, se avsnitt 3.1 och 3.2.

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

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) beträffande fordons beskaffenhet och utrustning.

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

Den föreslagna regleringen överensstämmer med den internationella regleringen.

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

Det bedöms inte föreligga särskilda skäl såsom krav på speciella informationsinsatser eller tidpunkt för ikraftträdande.

## **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?**

De föreslagna ändringarna för fastställande av maximal släpvagnsvikt för dragfordon ökar möjligheten för åkare att nyttja den maximalt tillåtna bruttovikten som får föras på vägarna. Detta ger effektivare godstransporter och bättre utnyttjande av befintlig fordonsflotta.

**11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Genom att öka möjligheterna att anpassa fordonståget till det aktuella transportbehovet skapas bättre möjligheter att optimera användningen av sina fordon och ge positiva effekter på bland annat effektiviteten i godstransporterna. Förslaget anses därmed ha en indirekt positiv påverkan på hänsynsmålet genom tänkbara miljövinster.

**C. 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.

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Tydligare regler			.
	Minskad administration			Vår uppfattning är att vissa företag kan få en liten ökning i administrativ kostnad medans andra företag får en minskning av kostnaden
	Effektivare godstransporter			
Medborgare	Bättre utnyttjande av fordon			
Staten m.fl.				
Externa effekter				
<b>Totalt</b>	De positiva effekterna handlar om att möjliggöra effektivare godstransporter			

## E. Samråd

Under utredningen har vi haft samråd med representanter från tillverkare av fordon och kopplingsanordningar och fordonspåbyggare i Sverige samt Swetic och polismyndigheten.



## Kapitel 4. Redaktionella ändringar och korrigeringar

### Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:17) om hopkoppling av bil och släpvagn ska upphöra att gälla och ersättas av en ny grundförfattning för sammankoppling av bilar och släpvagnar. Förslaget syftar till att åtgärda otydligheter och felaktigheter i tidigare föreskrifter och skapa en tydligare struktur för att öka läsbarheten och därmed förståelsen av regelverket.

### A. Allmänt

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

Nuvarande regelverk är svårbegripligt och innehåller felaktigheter som behöver åtgärdas. Problemen innebär bland annat att:

1. Fordonståg som bör vara tillåtna, är inte det enligt nuvarande regelverk
2. Fordonståg blir hindrade från fortsatt färd av polis eller bilinspektörer.

Utöver detta behöver korrigeringar av otydliga regler samt korrigeringar av numera upphävda regelverk göras och därmed minska risken att regler inte efterlevs på grund av missförstånd eller felaktig tolkning.

För att ytterligare öka läsbarheten föreslås även en ny indelning av föreskrifterna samt en översyn av det språkliga. Den nya indelningen innebär en ändrad disposition i jämförelse med nuvarande föreskrifter. Förslaget innebär också följdändringar i andra föreskrifter för att samla reglerna kring sammankoppling av bilar och släpvagnar.

#### 2. Vad ska uppnås?

Otydligheter, ej relevanta formuleringar och felaktiga hänvisningar i nuvarande regelverk ska åtgärdas för att öka läsbarheten och förståelsen av föreskrifterna.

Ett samlat regelverk med tydligare struktur föreskrifterna för att användaren lättare ska hitta och förstå vilka regler som gäller för det aktuella fordonståget

### 3. Vilka är lösningsalternativen?

#### 3.1 Effekter om ingenting görs

Om inte de föreslagna korrigeringsåtgärderna genomförs bedömer vi att regelverket blir fortsatt svårbegripligt och kommer att vålla problem för åkare och polismyndigheten då även de felaktigheter som finns i regelverket kommer att kvarstå.

#### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Vi bedömer att det inte finns alternativ som inte innebär reglering.

#### 3.3 Regleringsalternativ

##### **Alternativ 1 – Föreslaget alternativ**

Transportstyrelsen föreslår att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:17) om hopkoppling av bil och släpvagn ska upphöra att gälla och ersättas av en ny grundförfattning för sammankoppling av bilar och släpvagnar eftersom de föreslagna strukturella ändringarna är så pass omfattande. Den föreslagna strukturen utgår bland annat från hur fordonen och dess kopplingsanordningar är godkända, om de är kopplingsbesiktade eller kopplingsklassade eller om de har prestandavärden deklarerade.

I ECE reglemente 55, bilaga 8, finns en indelning av förutsättningarna och kraven, för att de certifierade värdena ska gälla, baserat på olika typer av fordonståg. Denna indelning har anammats i den nya strukturen av regelverket för sammankoppling av fordon som har godkänts med prestandavärden för kopplingarna.

ECE reglemente 55, bilaga 8 innehåller följande åtta fordonståg:

- Lastbil med dolly och påhängsvagn
- Dragbil med påhängsvagn och kärra
- Dragbil med påhängsvagn och dolly + påhängsvagn
- Lastbil med 2 kärror
- Dragbil med link och påhängsvagn
- Lastbil och släpvagn
- Dragbil och påhängsvagn
- Lastbil med kärra

Det föreslås också att avsnittet om kopplingsanordningar som finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:126) om vändningskrav för

fordonståg vars längd överstiger 24,0 meter och utrustningskrav för fordon som ingår i sådant fordonståg flyttas till det nya regelverket för att få ett så samlat regelverk som möjligt.

I samband med denna omarbetning av föreskrifterna föreslås även att de otydligheter som finns i dagens regelverk åtgärdas samt att språket ses över generellt för att öka läsbarheten av föreskrifterna.

## **Alternativ 2**

Det finns en möjlighet att, istället för som förordas i alternativ 1, endast införa de ändringar som föreslagits för fastställande av uppgifter som ska registreras i VTR och regler för sammankoppling av fordon i nuvarande föreskrifter utan införandet av en ny struktur av föreskrifterna.

### **4. Vilka är berörda?**

Åkeriföretag, polismyndighet, besiktningsorgan, Transportstyrelsen, samt fordonsägare och förare.

### **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.

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.

Konsekvenserna av föreslagna korrigeringar anses vara i huvudsak positiva i form av bättre läsbarhet och färre oklarheter. Den nya strukturen på föreskrifterna bedöms få en positiv effekt då de regler som gäller för en viss typ av fordonskombination blir samlat. Man minskar även risken att regler missas på grund av att de funnits på andra ställen i regelverket.

Som en konsekvens av att nya föreskrifter ges ut istället för att genomfört omfattande ändringar i nuvarande föreskrifter är att de nya föreskrifterna får ett nytt TSFS nummer. Detta betyder att andra föreskrifter och handböcker kan behöva uppdateras med nya hänvisningar.

Vid förfrågningar av kostnaderna för besiktningsorganen har det framkommit att deras kostnad för uppdatering av handböcker och riktlinjer vid tillkommande av nya grundföreskrifter är i storleksordningen 3-6 timmars arbete per station.

## 5.2 Medborgare

Förslagen bedöms inte medföra några konsekvenser för medborgare som inte är ägare eller förare till utlandsregistrerade fordon. De konsekvenser vi har identifierat som berör fordonsägare eller förare finns beskrivna under avsnitt 5.1.

## 5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Förslagen bedöms inte medföra några konsekvenser för staten, regioner, landsting eller kommuner utöver de konsekvenser vi har identifierat som berör företag och som finns beskrivna under avsnitt 5.1.

## 5.4 Externa effekter

Förslagen bedöms inte medföra några ytterligare externa effekter

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

Regleringsalternativ 1 föreslås eftersom föreskrifterna bedöms i annat fall bli ännu mer ostrukturerade vilket kan leda till ovisshet och missförstånd kring de regler som gäller för en viss fordonskombination

Alternativ 2, att inte ge ut en ny grundförfattning, skulle innebära att inga andra föreskrifter och handböcker behöver uppdateras med nya hänvisningar eftersom förslaget inte innebär någon ny numrering av de gällande föreskrifterna.

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

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) beträffande fordons beskaffenhet och utrustning.

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

Den föreslagna regleringen överensstämmer med den internationella regleringen.

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

Det bedöms inte föreligga särskilda skäl såsom krav på tidpunkt för ikraftträdande eller behov av speciella informationsinsatser.

## **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?**

De redaktionella ändringarna bedöms ha en positiv effekt på funktionsmålet genom att åtgärda de felaktiga formuleringar som finns i dagens föreskrifter som hindrar åkerier och fordonsägare att nyttja sina fordon optimalt.

11. **Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

De redaktionella ändringarna bedöms ha en positiv effekt på hänsynsmålet genom att reglerna blir lättare att förstå och att regelefterlevnaden blir lättare att kontrollera. Detta bör ge både färre trafikfarliga fordonståg och färre fall av fordonståg som blivit hindrade för fortsatt färd på grund av otydliga eller krångligt formulerade föreskrifter.

## **C. Företag**

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

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	Bättre läsbarhet och tydligare regelverk	Nytt TSFS nummer på föreskrifterna	Kostnad 3-6 mantimmar per besiktningsstation	
Medborgare				
Staten m.fl.				
Externa effekter				
<b>Totalt</b>				

## E. Samråd

Under utredningen har vi haft samråd med representanter från tillverkare av fordon och kopplingsanordningar och fordonspåbyggare i Sverige samt Swetic och polismyndigheten.

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

Omar Bagdadi

[\[Klicka här och skriv kontaktuppgifter\]](#)