

Framställan om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Innehåll

FÖRKLARINGAR AV BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR	4
SAMMANFATTNING	5
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	7
1.1 Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276)	7
2 INLEDNING	14
2.1 Bakgrund.....	14
2.2 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?	15
2.2.1 Ytterligare villkor i bilaga 4	16
2.2.2 Undantag från krav på dubbelmonterade hjul	17
2.2.3 Drivande framaxlar	17
2.2.4 Straffansvar	18
2.2.5 Redaktionella ändringar	18
2.3 Vad ska uppnås?	18
2.4 Avgränsning	19
3 REGLERINGSALTERNATIVEN	20
3.1 Förslag till författningsändring gällande ytterligare villkor i bilaga 4	20
3.1.1 Regleringsalternativ	20
3.1.2 Effekter om ingenting görs	22
3.2 Förslag till författningsändring gällande undantag från krav på dubbelmonterade hjul	22
3.2.1 Regleringsalternativ	23
3.2.2 Effekter om ingenting görs	23
3.3 Förslag till författningsändring gällande fordon med drivande framaxlar	23
3.3.1 Regleringsalternativ	24
3.3.2 Effekter om ingenting görs	24
3.4 Förslag till författningsändring gällande straffansvar	24
3.4.1 Regleringsalternativ	25
3.4.2 Effekter om ingenting görs	25
3.5 Förslag på ikraftträdande	25
4 VILKA KONSEKVENSER MEDFÖR REGLERINGSALTERNATIVEN?	26
4.1 Vilka är berörda?	26
4.2 Ytterligare villkor i bilaga 4	26
4.2.1 Företag	26
4.2.2 Myndigheter och offentlig förvaltning	28
4.3 Undantag från krav på dubbelmonterade hjul	29
4.3.1 Företag	29

4.3.2	Myndigheter och offentlig förvaltning.....	29
4.4	Drivande framaxlar	30
4.4.1	Företag	30
4.4.2	Myndigheter och offentlig förvaltning.....	31
4.5	Straffansvar.....	31
4.5.1	Företag	31
4.5.2	Myndigheter och offentlig förvaltning.....	32
5	FÖRSLAGENS ÖVERENSSTÄMMELSE MED EU-RÄTT	33
6	TRANSPORTPOLITISKA MÅL.....	34
6.1	Hur påverkar regleringen funktionsmålet?.....	34
6.2	Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?.....	34
7	SAMRÅD	35
8	FÖRFATTNINGSKOMMENTARER	36

Förklaringar av begrepp och förkortningar

<i>Begrepp</i>	<i>Förklaring</i>
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle överför till vägbanan.
Bärighetsklass	Indelning av vägar (som inte är enskilda) efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2), bärighetsklass 3 (BK3) och bärighetsklass 4 (BK4).
Bärighetsklass 1 (BK1)	Vägar som tillåter en högsta bruttovikt på 64 ton. Högsta tillåtna bruttovikter för denna bärighetsklass finns i bilaga 1 till trafikförordningen.
Bärighetsklass 4 (BK4)	Vägar som tillåter en högsta bruttovikt på 74 ton. Högsta tillåtna bruttovikter för denna bärighetsklass finns i bilaga 4 till trafikförordningen.
Drivande framaxel	En framaxel som är försedd med utrustning för att kunna driva fordonet. Denna framdrivning kan ske till exempel mekaniskt, hydrauliskt eller elektriskt. Dessa kan även vara urkopplingsbara, och därmed ej för kontinuerlig drift. Vissa fungerar endast i hastigheter upp till 30 eller 40 kilometer i timmen.
Dubbelmonterade hjul	En hjulaxel där varje sida av axeln är försedd med två stycken hjul (parmonterade).
Tjänstevikt	Den sammanlagda vikten av ett fordon i normalt, fullt driffärdigt skick med den tyngsta karossen som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten samt föraren.

Sammanfattning

Trafikverket och Transportstyrelsen har gemensamt identifierat ett behov av att vissa delar i trafikförordningen (1998:1276) som gäller fordon och fordonstågs vikter behöver ses över och lämnar i denna framställan förslag på vissa ändringar.

Trafikförordningens bestämmelser om tunga fordon och fordonståg på vägar med bärighetsklass 4 har visat sig vara utformade på ett sätt som medger färd med fordon och fordonståg som medför risk för en förtida nedbrytning av vägarna. Dessa fordon riskerar även att ge upphov till försämrad framkomlighet och trafiksäkerhet. I förlängningen riskerar detta även att leda till sämre tillgänglighet för de som befinner sig i transportsystemet.

Vidare har vi konstaterat att vissa tunga motordrivna fordon med drivande framaxel medges en omotiverat lägre bruttovikt än motsvarande fordon utan drivande framaxel. Utöver detta saknas även tillämpligt straffansvar i de fall villkor i föreskrifter om fordonstekniska krav inte är uppfyllda.

Myndigheterna lämnar följande förslag på ändringar i trafikförordningen:

1. En ny lydelse förs in i bilaga 4 genom punkterna a) till o) med högsta tillåtna bruttovikter för motordrivna fordon, släpvagnar och för fordonståg. Vidare införs ett krav på dubbelmonterade hjul för släpfordon som ingår i ett fordonståg med bruttovikt över 64 ton.
2. Trafikverkets nuvarande bemyndigande i 4 kap. 11 § om att få meddela föreskrifter att förändrat av fordon eller fordonståg på väg med bärighetsklass 4 ska vara förenade med villkor ändras. Istället införs ett nytt bemyndigande i 4 kap. 11 § att föreskrifter om att en väg ska tillhöra bärighetsklass 4 får förenas med undantag från de krav på dubbelmonterade hjul för släpvagnar som anges i bilaga 4.
3. Lydelsen i bilaga 1 punkterna d) och g) ändras så att lastbilar som har tre eller fler axlar med drivande framaxlar ska kunna medges samma bruttovikt som motsvarande lastbilar utan drivande framaxel. Motsvarande lydelse för dessa fordon förs in i bilaga 4.
4. 14 kap. 4 och 11 §§ får nya lydelse som innebär att föraren och ägaren av ett fordon ska kunna dömas till penningböter när ett fordonståg med en bruttovikt över 64 ton inte uppfyller villkoren i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fordonstekniska krav på fordonståg med bruttovikt över 64 ton.

5. Lydelsen i 4 kap. 12 och 13 §§ ändras redaktionellt på så sätt att begreppen *till denna* förordning tas bort i dessa bestämmelser samt att begreppet *flera* i bilaga 1 punkterna f) och g) ändras till *fler*. Vidare föreslås att 14 kap. 4 och 11 §§ ändras så att bägge de olika föreskrifter som nämns skrivs i plural.

Det övergripande syftet med förslagen är att regelverket ska bli tydligare för de som ska tillämpa reglerna och att regelefterlevnaden förbättras. Det bedöms medföra att användningen av transportsystemet kan optimeras utan att vägarna slits onormalt och att fordon och fordonståg ska kunna framföras med god säkerhet och framkomlighet. Tydligare regelverk förväntas även skapa en rättvisare konkurrens mellan företag som tillämpar reglerna och underlätta för Polisen att kontrollera att reglerna efterlevs.

Samtliga förslag ligger i linje med de transportpolitiska målen och syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Vidare bedöms förslagen utgöra bidrag till förbättrad uppfyllelse av funktionsmålet och hänsynsmålet.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreslås att 4 kap. 11, 12, 13 och 14 §§, 14 kap. 4 och 11 §§, och bilaga 1 och 4 trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap. 11§¹

11 § Vägar som inte är enskilda delas in i fyra bärighetsklasser. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 2, 3 eller 4 meddelas av Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, av kommunen. Föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 1, 3 eller 4 meddelas av kommunen.

Trafikverket får meddela föreskrifter om att förändret av fordon eller fordonståg på väg med bärighetsklass 4 ska vara förenade med villkor.

Föreskrifter om att en väg ska tillhöra bärighetsklass 4 får innehålla undantag från krav på dubbelmonterade hjul för släpvagnar som anges i bilaga 4.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap. 12 § andra stycket²

12 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om ytterligare villkor för förändret än vad som framgår av bilaga 4 till denna förordning. Villkoren ska avse fordonet eller fordonstågets konstruktion och utrustning och vara motiverade av hänsyn till

12 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om ytterligare villkor för förändret än vad som framgår av bilaga 4. Villkoren ska avse fordonet eller fordonstågets konstruktion och utrustning och vara motiverade av hänsyn till

¹ Senaste lydelse SFS 2018:102.

² Senaste lydelse SFS 2018:102.

trafiksäkerheten eller framkomligheten.

trafiksäkerheten eller framkomligheten.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

13 § andra stycket³

13 § Ett fordonståg får dock föras på sådan väg som avses i första stycket om vikten för varje möjlig kombination av axlar inom fordonståget understiger högsta tillåtna bruttovikt för motsvarande avstånd mellan första och sista axeln enligt bilaga 1–4 *till denna förordning*. Vid jämförelse med bilaga 1 får de värden som anges för släpvagnar även tillämpas för de fall där dragfordonet ingår i jämförelsen.

13 § Ett fordonståg får dock föras på sådan väg som avses i första stycket om vikten för varje möjlig kombination av axlar inom fordonståget understiger högsta tillåtna bruttovikt för motsvarande avstånd mellan första och sista axeln enligt bilaga 1–4. Vid jämförelse med bilaga 1 får de värden som anges för släpvagnar även tillämpas för de fall där dragfordonet ingår i jämförelsen.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 kap.

4 §⁴

4 § Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som bryter mot 4 kap. 3, 4, 12, 13 eller 18 a § eller *lokal trafikföreskrift* enligt 10 kap. 1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt, om han eller hon kände till eller bort känna till hindret för fordonets brukande. Den som i ett sådant fall brukar någon annans fordon utan lov har samma skyldigheter som ägaren

4 § Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som bryter mot 4 kap. 3, 4, 12, 13 eller 18 a §, *föreskrifter meddelade med stöd av 12 § andra stycket* eller *lokala trafikföreskrifter* enligt 10 kap. 1 § andra stycket som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt, om han eller hon kände till eller bort känna till hindret för fordonets brukande. Den som i ett sådant fall brukar någon annans fordon utan lov har samma

³ Senaste lydelse SFS 2018:102.

⁴ Senaste lydelse SFS 2018:102.

enligt 1 kap. 5 § och döms i ägarens ställe enligt 11 § i detta kapitel.

skyldigheter som ägaren enligt 1 kap. 5 § och döms i ägarens ställe enligt 11 § i detta kapitel.

För medverkan till sådan gärning som avses i första stycket döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 kap.

11 §⁵

11 § Till penningböter döms ägaren av ett fordon om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom eller henne för att hindra att fordonet brukas i strid mot 4 kap. 3, 4, 12, 13 eller 18 a § eller mot *lokal trafikföreskrift* enligt 10 kap. 1 § som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar en annan förare än ägaren har utsett.

11 § Till penningböter döms ägaren av ett fordon om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom eller henne för att hindra att fordonet brukas i strid mot 4 kap. 3, 4, 12, 13 eller 18 a §, *föreskrifter meddelade med stöd av 12 § andra stycket* eller mot *lokala trafikföreskrifter* enligt 10 kap. 1 § som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar en annan förare än ägaren har utsett.

För medverkan till sådan gärning som avses i första stycket döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

⁵ Senaste lydelse SFS 2012:553.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bilaga 1⁶

Bruttovikten för ett motordrivet fordon får dock inte överstiga följande värden när fordonet

- | | |
|---|--|
| a) har två axlar och inte är en buss 18 ton | a) har två axlar och inte är en buss 18 ton |
| b) är en buss och har två axlar 19,5 ton | b) är en buss och har två axlar 19,5 ton |
| c) har tre axlar 25 ton | c) har tre axlar 25 ton |
| d) har tre axlar och <i>drivaxeln</i> är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 28 ton | d) har tre axlar och <i>minst en drivaxel</i> är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel <i>som inte är styrande</i> är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 28 ton |
| e) är en ledbuss och har tre axlar 28 ton | e) är en ledbuss och har tre axlar 28 ton |
| f) har fyra eller flera axlar 31 ton | f) har fyra eller fler axlar 31 ton |
| g) har fyra eller flera axlar och <i>drivaxeln</i> är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 32 ton | g) har fyra eller fler axlar och <i>minst en drivaxel</i> är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel <i>som inte är styrande</i> är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 32 ton |

Om ett motordrivet fordon med två eller tre axlar, dock inte tvåaxlad buss, drivs helt eller delvis med alternativt bränsle får bruttovikten överstiga de värden som anges i a–e med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, dock högst 1 ton.

⁶ Senaste lydelse SFS 2018:256.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Bilaga 4⁷

18,2 men inte 18,7	70
18,7 men inte 19,2	71
19,2 men inte 19,7	72
19,7 men inte 20,2	73
20,2 och större	74

Bruttovikten för ett motordrivet fordon får dock inte överstiga följande värden när fordonet

- a) har två axlar och inte är en buss 18 ton*
- b) är en buss och har två axlar 19,5 ton*
- c) har tre axlar 25 ton*
- d) har tre axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 28 ton*
- e) är en ledbuss och har tre axlar 28 ton*
- f) har fyra axlar 31 ton*
- g) har fyra axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 35 ton*

⁷ Senaste lydelse SFS 2018:102.

- h) har fem eller fler axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 42 ton*

Om ett motordrivet fordon med två eller tre axlar, dock inte tvåaxlad buss, drivs helt eller delvis med alternativt bränsle får bruttovikten överstiga de värden som anges i a-e med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, dock högst 1 ton.

Bruttovikten för en släpvagn eller för en dolly med tillkopplad påhängsvagn får inte överstiga följande värden när de har

- i) fyra axlar 38 ton*
- j) fem eller fler axlar 42 ton*

Bruttovikten för ett fordonståg får inte överstiga följande värden när det har

- k) sju axlar 64 ton*
- l) åtta axlar 69 ton*

För fordonståg vars bruttovikt överstiger 64 ton ska minst ett av följande villkor vara uppfyllda:

- 1. Det sammanlagda antalet axlar med dubbelmonterade hjul på tillkopplade släpvagnar som*

*belastar vägbanan ska vara
minst*

- m) två när antalet axlar är två
eller tre,*
 - n) tre när antalet axlar är fyra,*
 - o) fyra när antalet axlar är fem
eller fler, eller*
- 2. minst 65 procent av bruttovikten
för tillkopplade släpvagnar ska
belasta axlar försedda med
dubbelmonterade hjul.*

*Villkoren gäller dock inte för
släpvagnar som har registrerats före
den 1 januari 2019 och vars
utförande därefter inte väsentligen
förändrats.*

Denna förordning träder i kraft den xx.

2 Inledning

I detta kapitel beskrivs bakgrunden av nu gällande bestämmelser, vad som är problemet och anledningen till regleringen, vad som ska uppnås samt ett avsnitt om rapportens avgränsning.

2.1 Bakgrund

År 2018 infördes bestämmelser⁸ i trafikförordningen (1998:1276) som möjliggjorde att fordonståg upp till högst 74 ton fick färdas på vägar med bärighetsklass 4 (BK4). Dessa bestämmelser avsåg bland annat gränsvärden för bruttovikter för olika axelavstånd⁹, bestämmelser om högsta tillåtna axel- boggi- och trippeltryck¹⁰ och avstånd mellan fordon¹¹. Utöver detta gavs Transportstyrelsen ett bemyndigande att föreskriva om tekniska krav på fordon och fordonståg (4 kap. 12 §) och Trafikverket ett bemyndigande att meddela föreskrifter om att förande av fordons eller fordonståg på väg med BK4 ska vara förenade med villkor (4 kap. 11 §). Sedan 2018 har även förståelsen och kunskapen om vägar, vägslitage samt om fordon och deras egenskaper ökat.

Syftet med Transportstyrelsen bemyndigande var att trafiksäkerheten och framkomligheten inte skulle äventyras vid ett införande av BK4. Med stöd av detta bemyndigande meddelade myndigheten föreskrifter med krav på bland annat vältstabilitet, bromsar och accelerationsförmåga.¹²

Trafikverkets bemyndigande syftade bland annat till möjligheten att föreskriva om krav på dubbelmonterade hjul på vägar som annars riskerade en onormalt snabb nedbrytning. Villkoret är ställt på vägar med sämre vägkonstruktioner, vilket främst gäller på det låg- och mellantrafikerade vägnätet. Detta krav har ställts på cirka 70 procent av alla vägar där myndigheten meddelat föreskrifter om BK4. Dessa vägar skulle inte kunnat upplåtas för BK4 om det inte var möjligt att villkora om dubbelmonterade hjul och kravet har därför bidragit till att ett betydligt större vägnät kunnat upplåtas för BK4 än vad som annars varit möjligt.

I arbeten som genomfördes inför införandet av BK4 förutsattes att den högre bruttovikten skulle innebära ett lägre medelaxeltryck. Den ökade bruttovikten avsågs därmed kräva fler axlar som vikten kunde fördelas över. Efter införandet har det framkommit att det inom ramen för nu gällande

⁸ Förordning (2018:102) om ändring i trafikförordningen.

⁹ Bruttoviktstabellen i bilaga 4.

¹⁰ 4 kap. 12 §.

¹¹ 4 kap. 13 §.

¹² Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:40) om fordonstekniska krav på fordonståg med bruttovikt över 64 ton.

reglering förekommer fordon med högre bruttovikter än avsett, utan att antalet axlar blivit fler.

I samband med ovan nämnda ändring av trafikförordningen höjdes även den högsta tillåtna bruttovikten för treaxliga motordrivna fordon i bilaga 1 till trafikförordningen från 26 till 28 ton.¹³ I nära anslutning till denna ändring konstaterades att treaxliga motordrivna fordon som enligt uppgift i vägtrafikregistret har drivande framaxel inte uppfyllde villkoren för att kunna ha en högre bruttovikt än 25 ton. I Trafikutskottets betänkande (2019/20:TU11) anförs bland annat att det finns behov att se över dispenser för lastbilar med drivande framaxlar (benämns ”6x6” i betänkandet) och att det finns stora miljövinster om dessa lastbilar medges samma bruttovikter som lastbilar utan drivande framaxlar.

Från den 1 oktober 2013 tillåter Finland fordonståg med bruttovikter upp till och med 76 ton.¹⁴ 76 tons bruttovikt är den högsta generellt tillåtna bruttovikten i Europa. Branschen ser därför Finland som ett föregångsland vad gäller bestämmelser om vikter och dimensioner och efterfrågar att Sveriges bestämmelser bör harmoniseras mot deras motsvarande bestämmelser. En harmonisering är även viktig för att möjliggöra gränsöverskridande trafik mellan länderna.¹⁵

2.2 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Sedan BK4 infördes har förståelsen ökat kring sambandet mellan fordonsegenskaper och vägslitage. Dagens bestämmelser för BK4 har medfört att det har utvecklats fordonskonfigurationer som bidrar till en ökad nedbrytning av infrastrukturen samt en försämrad trafiksäkerhet och framkomlighet. För att förebygga detta behöver regelverket ändras så att reglerna blir tydligare och därmed enklare att följa, både för de som ska tillämpa bestämmelserna och för Polisen vid en kontroll.

Vägens nedbrytning beror på en samverkan mellan ett antal olika faktorer. En av dessa är hur denna belastning förs ner i vägen, det vill säga hur enskilda axlar belastar vägkonstruktionen både via axelvikten och hur den fördelas över vägbanan.

Sambandet mellan axelbelastningen och nedbrytningen är exponentiellt, det vill säga en liten ökning av axelbelastningen medför en betydligt större effekt på vägens tillstånd.¹⁶ Till exempel innebär en ökning av axellasten på

¹³ Förordning (SFS 2018:256) om ändring i trafikförordningen.

¹⁴ <https://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2013/20130407>

¹⁵ Övriga länder kring Östersjön har mer restriktiva viktbestämmelser.

¹⁶ <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1082377/FULLTEXT02.pdf>

en enskild axel med 10 procent omkring 40 procent mer nedbrytning, potentiellt ännu mer på en mindre väg med sämre vägkonstruktion. Det är därför viktigt att en ökad bruttovikt inte medför ökade axellaster. Regelverket behöver därför vara utformat så att en ökad bruttovikt kräver ett ökat antal axlar.

Trafikförordningens bestämmelser är heller inte anpassade för tre- och fyraxlade lastbilar med drivande framaxlar. Dessa får idag en omotiverat lägre bruttovikt än motsvarande fordon utan drivande framaxlar.

2.2.1 Ytterligare villkor i bilaga 4

Till skillnad från i bilaga 1 saknas motsvarande villkor (takvärden) för högsta tillåtna bruttovikter på fordon och fordonståg i bilaga 4. Avsaknaden av takvärden i bilaga 4 har i vissa delar setts som en möjlighet att kunna nyttja högre bruttovikter för vissa fordon än vad som medges enligt bilaga 1. Till exempel har det börjat byggas fordon och fordonskombinationer som inom dagens regelverk klarar allt högre bruttovikter utan att det behöver tillföras fler axlar.

Den högre bruttovikten har bland annat varit möjlig genom att flytta isär axlarna till ett avstånd på minst 1,8 meter i den främre boggin (så kallad lång-boggi) på en släpvagn. Vid detta avstånd medges 20 tons boggitryck. Normalt sitter dessa två axlar på cirka 1,3 meters avstånd och medges då 18 ton. För en släpvagn med fyra axlar innebär detta att den kan uppnå en bruttovikt på 40 ton, och för motsvarande släpfordon med fem axlar 44 ton. På vägar med BK1 är släpvagnars bruttovikt begränsad till högst 38 ton oavsett antal axlar.

Ökad bruttovikt på släpfordonen innebär generellt sett att skillnaden mellan lastbilen och släpvagnens vikt blir större. Detta riskerar medföra framkomlighetsproblem vid halt väglag på så sätt att det kan medföra problem att ta sig uppför backar eller starta i korsningar och cirkulationsplatser.

Det har även framkommit att det byggs fordonståg som klarar bruttovikter uppemot 70 ton med sju axlar, och 74 ton med åtta axlar. Detta innebär att nedbrytningen av vägarna kommer att ske i snabbare takt än vad som var förväntat vid införandet av BK4. För att begränsa detta behöver det införas bestämmelser som begränsar ett fordonstågs bruttovikt i relation till det totala antalet axlar.

Förutom att fordonståg med högre bruttovikt utan att tillföra ytterligare axlar medför ett ökat slitage på vägarna kan släpvagnar med en lång-boggi fram även innebära ett trafiksäkerhetsproblem då den bedöms medföra en

ökad risk för att vid halt väglag skjuta iväg lastbilen framför sig i korsningar och kurvor. Detta kan liknas vid en så kallad fällknivseffekt (Jackknife) som dragbilar med tillkopplad påhängsvagn kan råka ut för. Generellt sett är inte framaxlar på en släpvagn eller en dolly styrande, utan axlarna är monterade på en ram som kan vrida sig mot släpvagnen via en så kallad kulvändkrans. Även med en kortboggi fram är det inte ovanligt att det sker incidenter vintertid där lastbilssläp skjuter lastbilen framför sig. Eftersom en långboggi, genom sitt ökade axelavstånd och högre boggitryck, kräver en större kraft än en kortboggi för att via kulvändkransen vrida sig finns det därför anledning att anta att antalet fällknivsincidenter kan komma att öka.

2.2.2 Undantag från krav på dubbelmonterade hjul

Dagens regler gällande villkor på dubbelmonterade hjul finns i myndighetsföreskrifter vilket innebär att det kan vara svårt att förstå och veta vilka BK4-vägar som har detta villkor. För dem som ska föra fordonståg på vägar med BK4 innebär det att man aktivt måste ta del av Trafikverkets föreskrifter för att veta vilka vägar som har villkoret. Villkoret märks inte heller ut med vägmärken eller andra anordningar enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90).

Eftersom krav på dubbelmonterade hjul är ställt på cirka 70 procent av de vägar som Trafikverket upplåtit för BK4 är det ur ett regleringsperspektiv brukligt att det som är vanligast förekommande ska vara huvudregeln, och att man sedan meddelar undantag från denna.

Vidare finns det inget straffansvar i 14 kap. trafikförordningen om man bryter mot villkor i föreskrifter som är meddelade med stöd av 4 kap. 11 §.

I dagsläget har de kommunala vägghållarna inget eget bemyndigande att föreskriva villkor för färd på väg med BK4. Om dessa har behov av att ställa villkor på dessa vägar måste de vända sig till Trafikverket med en framställan om att föreskrifter med särskilda villkor ska meddelas för den kommunala vägen.

2.2.3 Drivande framaxlar

Av bilaga 1 framgår bland annat att ett motordrivet fordon med tre axlar tillåts ha en högsta bruttovikt på 25 respektive 28 ton, och om de har fyra eller flera axlar, 31 respektive 32 ton. För att få tillämpa de högre bruttovikterna krävs att drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton.

Dagens lydelse i bilaga 1 innebär att tre- och fyraxliga lastbilar med drivande framaxlar inte kan medges en högre bruttovikt än 25 respektive 31 ton eftersom de inte har dubbelmonterade hjul på den drivande framaxeln. Dessa fordon används bland annat inom entreprenadbranschen, till exempel grus- och betongtransporter.

Tjänstevikten för ett fordon med drivande framaxel bedöms inte vara nämnvärt mycket högre än motsvarande fordon utan drivande framaxel. Detta innebär att det i princip är motsvarande ren lastvikt, upp till tre ton, som de går miste om per lass i jämförelse med motsvarande fordon utan drivande framaxel.

2.2.4 Straffansvar

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:40) om fordonstekniska krav på fordonståg med en bruttovikt över 64 ton innehåller villkor avseende bland annat bromsar, backtagningsförmåga samt sido- och vältstabilitet. Efter att dessa föreskrifter meddelades har det konstaterats att det i trafikförordningen saknas bestämmelser om tillämpligt straffansvar om villkoren i föreskrifterna inte är uppfyllda. Detta riskerar att medföra en låg regelefterlevnad av villkoren i föreskrifterna.

2.2.5 Redaktionella ändringar

I samband med att vi föreslår andra författningsförslag har vi sett behov av redaktionella och språkliga ändringar. Dessa bedöms bidra till en ökad tydlighet och att ord och uttryck används konsekvent i trafikförordningen. Se vidare författningskommentaren.

De föreslagna ändringarna medför inga förändringar eller effekter i sak. Dessa förslag har därför inte konsekvensutretts.

2.3 Vad ska uppnås?

Syftet med ändringarna som föreslås i denna framställan är att säkerställa att infrastrukturen inte bryts ner i förtid och att trafiksäkerhet och framkomlighet inte försämras samtidigt som transporteffektiviteten kan hållas på en hög nivå. Övergripande förväntas förslagen medföra att godstransporter i det svenska transportsystemet ska bli långsiktigt hållbara för både användarna och de som förvaltar infrastrukturen. Bättre förutsättningar för att uppnå en hög regelefterlevnad förväntas även bidra till konkurrens på lika villkor bland företagen.

Vidare ska regelverket uppdateras så att det är anpassat till dagens fordon. Därför bör även lastbilar med drivande framaxlar kunna uppfylla villkoren för att få nyttja samma bruttovikt som lastbilar utan drivande framaxlar.

2.4 Avgränsning

Det är viktigt att det finns en hög regelefterlevnad så att det inte förs fordon och fordonståg med sådana bruttovikter eller axellaster som riskerar att i förtid bryta ner infrastrukturen. Transportstyrelsen och Trafikverket har i diskussioner myndigheterna emellan konstaterat att lagen (1972:435) om överlastavgift har ett viktavdragssystem som medför att högsta tillåtna vikter kan överskridas väsentligt utan att det är möjligt att påföra någon överlastavgift. Sedan denna lag infördes har det även skett mycket på områden som fordonsutveckling och vågars mätsäkerhet.

Vid ett överskridande av högsta tillåtna axel-, boggi, eller trippelaxeltryck görs idag ett avdrag på 1000 kg per axel, och vid ett överskridande av högsta tillåtna bruttovikt görs ett avdrag på 500 kg per axel.

Utvecklingen har successivt gått mot ökade bruttovikter och fordon med fler axlar. Detta medför att det idag är möjligt att föra fordon och fordonståg med en relativt stor överlast utan att bli påförd en överlastavgift. Denna framställan innehåller dock inga förslag på ändringar i denna lag.

3 Regleringsalternativen

I detta kapitel beskrivs respektive regleringsalternativ och vilka effekterna blir om ingenting görs.

3.1 Förslag till författningsändring gällande ytterligare villkor i bilaga 4

Förslag

Bilaga 4 till trafikförordningen (1998:1276) ges en ny lydelse genom punkterna a) till o) med högsta tillåtna bruttovikter för motordrivna fordon, släpvagnar och för fordonståg samt genom krav på dubbelmontage för släpfordon som ingår i ett fordonståg med en bruttovikt över 64 ton.

3.1.1 Regleringsalternativ

Förslaget innebär att det i bilaga 4 till trafikförordningen införs villkor (takvärden) för högsta tillåtna bruttovikter på fordon och fordonståg, samt krav på dubbelmonterade hjul på tillkopplade släpvagnar. Förslagen motsvarar i flera delar det som idag finns i bilaga 1.

I bilaga 1 är högsta tillåtna bruttovikt för ett motordrivet fordon med fyra eller fler axlar begränsat till högst 32 ton. För motsvarande fordon föreslås i bilaga 4 en högsta bruttovikt på 35 ton. Även Finland har samma värde för motsvarande fordon.

Vidare föreslås att ett motordrivet fordon med fem eller fler axlar medges en högsta bruttovikt på 42 ton. I bilaga 1 medges högst 32 tons bruttovikt om antalet axlar är fyra eller fler. Även detta förslag innebär samma värde som gäller för motsvarande fordon i Finland.

Ytterligare en skillnad mot bilaga 1 är begränsningen av högsta tillåtna bruttovikt för en släpvagn eller en dolly med tillkopplad påhängsvagn. I bilaga 1 är bruttovikten för dessa fordon begränsad till högst 38 ton, oavsett antal axlar. Enligt förslaget införs takvärden för släpfordon i relation till antalet axlar. Ett släpfordon, eller en dolly med tillkopplad påhängsvagn, med totalt fyra axlar medges enligt förslaget en högsta bruttovikt på 38 ton, och högst 42 ton om det har fem eller fler axlar.

Ett annat förslag som skiljer sig mot lydelsen i bilaga 1 är en bestämmelse som begränsar den högsta tillåtna bruttovikten för ett fordonståg i relation till hur många axlar det har. Ett fordonståg med sju axlar medges enligt förslaget en högsta bruttovikt på 64 ton och ett fordonståg med åtta axlar medges en högsta bruttovikt på 69 ton. För att ha en högre bruttovikt än 69 ton, upp till och med 74 ton, krävs nio eller fler axlar.

Vidare föreslås att om bruttovikten för ett fordonståg är över 64 ton måste ett visst antal axlar på tillkopplade släpvagnar vara försedda med dubbelmonterade hjul. Att föra in krav på dubbelmonterade hjul som en generell regel innebär även att det finns tillämpliga straffbestämmelser om kravet inte är uppfyllt.

Förslaget innehåller två olika alternativ för att uppfylla detta krav, och det räcker med att ett av dessa är uppfyllt. Det ena sättet är ett detaljreglerat alternativ som innebär att man endast behöver räkna det totala antal axlar på en släpvagn eller en dolly med tillkopplad påhängsvagn som belastar vägbanan. Sedan jämförs det med det antal som krävs enligt bilaga 4. Det andra sättet är ett funktionsbaserat krav och motsvarar i huvudsak de villkor som föreskrivs i Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklass och den reglering som finns i Finland¹⁷. Genom att detta alternativ finns med möjliggörs all gränsöverskridande trafik med existerande finska fordonståg utan att de behöver köras med väsentligt mindre last. En nackdel med det funktionsbaserade alternativet är att villkoret innebär att varje enskild axels vikt måste vara känd.

Om krav på dubbelmonterade hjul blir generellt gällande bidrar det till en anpassning till Finlands regelverk, vilket branschen generellt sett efterfrågar när det gäller bestämmelser som gäller tunga fordon och fordonståg. Frågan om dubbelmonterade hjul är dock något de inte anser ska vara reglerat, utan att det är branschen som ska avgöra hjulkonfiguration. Detta anser vi dock inte vara ett realistiskt alternativ då det skulle riskera att Trafikverket behöver meddela föreskrifter som innebär att en stor del av BK4-vägnätet skulle återgå till att tillhöra BK1 igen. Liknande diskussion har förekommit i Finland och landet har av samma anledning som Sverige valt att behålla detta krav.

Krav på dubbelmonterade hjul i trafikförordningen kommer även de kommunala väghållarna till gagn när de upplåter en väg för BK4. I dagsläget har de inget eget bemyndigande att föreskriva sådana villkor utan måste vända sig till Trafikverket med en framställan om att föreskrifter med villkor ska meddelas för den kommunala vägen. Genom förslaget får kommunerna nu egen rådighet att avgöra om undantag på krav på dubbelmonterade hjul kan föreskrivas på väg som ska tillhöra BK4.

Förslag på undantagsbestämmelse från kravet på dubbelmonterade hjul för släpvagnar är i linje med de bestämmelser som finns i Trafikverkets

¹⁷ 4 kap. 23 § Statsrådets förordning om användning av fordon på väg.

föreskrifter om bärighetsklasser. Det blir således ingen skärpning beträffande dessa fordonståg som idag får trafikera BK4-vägnätet.

3.1.2 Effekter om ingenting görs

Om det inte införs takvärden i bilaga 4 kommer det framgent medföra negativa konsekvenser via ett ökat vägslitage och en långsammare utbyggnad av BK4-vägnätet. Vidare kan konsekvenserna av de oönskade funktionella egenskaperna hos fordonstågen bli kännbara ur ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv. Hur stora dessa konsekvenser blir är beroende av antalet fordonståg. Det finns dock inget som tyder på att antalet tunga fordonståg på vägar med BK4 kommer att minska.

Trafikverket har gjort övergripande beräkningar för hur ett antal sannolika typfordon kommer att påverka vägslitaget för olika typkonstruktioner i olika klimatzoner, däribland släpvagnar med lång-boggi fram. Resultaten från de övergripande beräkningarna indikerar ett ökat vägslitage på cirka 10–30 procent. Resultaten ligger inom ramen för vad som kan förväntas relaterat till de mer generella resultaten från tidigare studier. Det skulle dock krävas betydligt mer omfattande analyser för att kunna uttala sig med större säkerhet kring nivån på vägslitaget. Den övergripande bedömningen är dock att trots osäkerheterna ger resultaten en god indikation på de generella konsekvenserna på vägslitaget.

Om förslaget att begränsa högsta tillåtna bruttovikt för tillkopplade släpvagnar inte införs kommer det sannolikt att medföra en ökad risk för olyckor och framkomlighetsproblem vid halt väglag. Detta som en följd av ett ökat antal fordonsekipage där viktförhållandet mellan lastbilen och tillkopplade släpvagnar blir ofördelaktigt, till exempel genom att man bygger släpvagnar med lång-boggi fram. Det inte heller inte orimligt att anta att antalet incidenter med fällknivstillbud kommer att öka för fordonståg där dessa släpvagnar ingår.

3.2 Förslag till författningsändring gällande undantag från krav på dubbelmonterade hjul

Förslag

Trafikverkets nuvarande bemyndigande i 4 kap. 11 § trafikförordningen om att få meddela föreskrifter att förandet av fordon eller fordonståg på väg med bärighetsklass 4 ska vara förenade med villkor tas bort. Istället införs ett bemyndigande för Trafikverket och kommuner som är väghållare att föreskrifter om att en väg ska tillhöra bärighetsklass 4 får förenas med

undantag från de krav på dubbelmonterade hjul som anges för släpfordon i bilaga 4.

3.2.1 Regleringsalternativ

Trafikverket har använt sitt bemyndigande i 4 kap. 11 § genom att föreskriva om krav på dubbelmonterade hjul. När detta krav förs in som en generell bestämmelse i bilaga 4 saknas det behov för myndigheten att ha kvar detta bemyndigande.

Förslaget innebär att Trafikverkets bemyndigande att meddela villkor tas bort och ersätts med en möjlighet för Trafikverket och de kommunala väghållarna att föreskriva om undantag på dubbelmonterade hjul. Undantagsmöjligheten är en följdändring av att dubbelmonterade hjul förs in som ett generellt krav i bilaga 4 för fordonståg med en bruttovikt över 64 ton. Detta har beskrivits under avsnitt 3.1.1.

3.2.2 Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer det fortsättningsvis att saknas tillämpliga bestämmelser om straffansvar i trafikförordningen om de krav på dubbelmonterade hjul som Trafikverket föreskriver inte är uppfyllt. Detta medför att Polisen inte har något verktyg att sanktionera överträdelse som upptäcks och kan medföra en låg regelefterlevnad som riskerar att vägarna slits snabbare än beräknat, vilket i sin tur leder till ökade underhållskostnader. Den planerade utbyggnaden av BK4-vägnätet kan komma att begränsas eller inte utvecklas i den takt som det var tänkt.

De kommunala väghållarna har heller ingen möjlighet att själva kunna besluta om villkor på dubbelmonterade hjul, vilket kan påverka antalet kommunala vägar med BK4. Dessa måste i dagsläget förlita sig på att Trafikverket meddelar föreskrifter med de villkoren på de statliga vägar med BK4 som ansluter till det kommunala vägnätet.

3.3 Förslag till författningsändring gällande fordon med drivande framaxlar

Förslag

Lydelsen i bilaga 1 punkterna d) och g) till trafikförordningen ändras så att lastbilar som har tre eller fler axlar med drivande framaxel eller framaxlar kan omfattas av villkoren i dessa punkter, samt att motsvarande lydelse förs in för dessa fordon i bilaga 4.

3.3.1 Regleringsalternativ

Enligt dagens lydelse i trafikförordningen finns det krav på dubbelmonterade hjul på drivande axlar för att kunna få ha en bruttovikt som överstiger 25 respektive 31 ton. För att fordon med drivande framaxel inte ska behöva ha dubbelmonterade hjul på denna axel för att kunna nyttja samma bruttovikt som motsvarande fordon utan drivande framaxel behöver lydelsen i bilaga 1 ändras.

Förslaget innebär att kravet på dubbelmonterade hjul inte ska gälla för styrande framaxlar, och att det räcker med att minst en av fordonets drivande axlar är försett med dubbelmonterade hjul och luftfjädring. Saknas luftfjädring innebär förslaget att varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul, men med begränsningen att vikten på någon axel inte får överstiga 9,5 ton.

En drivande framaxel är generellt sätt bra för framkomligheten och medför inte heller något ökat slitage på vägen. Det finns därför ingen anledning att ha regler som innebär att ett fordon's högsta tillåtna bruttovikt blir lägre på grund av att framaxeln är drivande.

3.3.2 Effekter om ingenting görs

Om inget görs innebär det att fordon med drivande framaxlar inte kommer att kunna medges samma högsta tillåtna bruttovikt som motsvarande fordon utan drivande framaxlar. Att investera i sådana fordon blir mindre attraktivt eftersom lastkapaciteten är mindre.

Generellt finns det inte dubbelmonterade hjul på framaxlar oavsett om de är drivande eller inte. De tillverkare vi varit i kontakt med har gjort bedömningen att det i princip inte är möjligt att ha dubbelmonterade hjul på framaxlarna. Detta innebär att trafikförordningen i praktiken inte medger att fordon med drivande framaxel kan tillgodoräkna sig bruttovikter över 25 respektive 31 ton. Detta innebär att om ingen ändring görs kommer dessa fordon även framgent att få en omotiverat lägre bruttovikt än motsvarande fordon utan drivande framaxlar.

3.4 Förslag till författningsändring gällande straffansvar

Förslag

Lydelsen i 14 kap. 4 och 11 §§ trafikförordningen ändras så att förare och ägare av ett fordon kan dömas till penningböter om man inte uppfyller villkoren i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:40) om fordonstekniska krav på fordonståg med bruttovikt över 64 ton.

3.4.1 Regleringsalternativ

Idag saknas det tillämpliga straffbestämmelser i trafikförordningen när villkor i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fordonstekniska krav på fordonståg med bruttovikt över 64 ton inte efterlevs. Förslaget innebär att bestämmelser om straffansvar införs i trafikförordningen vid överträdelser av dessa föreskrifter.

Förslaget innebär att en förare kan dömas till penningböter om villkoren i föreskrifterna inte är uppfyllda. För att ytterligare öka regelefterlevnaden föreslås även att ägaren av det motordrivna fordonet ska kunna dömas till penningböter. Ägaren är den som bedöms ha bäst förutsättningar att kunna bidra till god regelefterlevnad genom att tillse att fordonen och fordonståget är anpassade och utrustade så att villkoren i föreskrifter är uppfyllda.

3.4.2 Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs innebär det att överträdelser av villkor i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fordonstekniska krav på fordonståg med bruttovikt över 64 ton inte kan bestraffas enligt bestämmelserna i trafikförordningen. Detta kan medföra en låg regelefterlevnad och därmed en ökad risk att trafiksäkerheten och framkomligheten äventyras.

3.5 Förslag på ikraftträdande

Förslaget att dubbelmonterade hjul förs in som ett generellt krav i bilaga 4 innebär att Trafikverket behöver ändra sina föreskrifter om bärighetsklasser. De föreskrifter som i dag innehåller särskilda villkor avseende dubbelmonterade hjul för vissa vägar måste ändras och för de vägar som i dag inte har något krav på dubbelmontage måste det föreskrivas om undantag från kravet. För detta arbete bedömer Trafikverket att de behövs cirka tre månader. Detta innebär att ett ikraftträdande bör ske tidigast tre månader från att förordningsändringen har beslutats. Motsvarande ikraftträdandetid kan även behövas i de fall där en kommun behöver göra ändringar i sina föreskrifter om bärighetsklasser.

Förslaget om höjd bruttovikt för vissa motordrivna fordon med drivande framaxlar innebär att Transportstyrelsen behöver göra justeringar i vägtrafikregistret för uträkning och beräkning av skattevikt. För att genomföra dessa ändringar önskar Transportstyrelsen i dessa delar ett ikraftträdande någon gång under den första halvan av år 2022.

För övriga författningsförslag behöver ingen särskild hänsyn tas till tid för ikraftträdande. Dock är förslagen på takvärden i bilaga 4 av en sådan art att ett ikraftträdande bör ske så snart som möjligt.

4 Vilka konsekvenser medför regleringsalternativen?

I detta kapitel redogörs vilka konsekvenser respektive regleringsförslag får för företag, medborgare samt myndigheter och offentlig förvaltning.

4.1 Vilka är berörda?

Främst berörs företag som utför transporter med tunga fordon och fordonståg. Förslagen bedöms dock inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Därför görs ingen fördjupad analys av konsekvenser för företagen.

Förslagen innehåller bestämmelser som gäller vid färd på väg. Fordonstillverkare berörs i de fall förslaget påverkar till exempel axelavstånd eller liknande på fordon som produceras. Förslagen bedöms dock inte medföra några konsekvenser av betydelse för dem.

Förslagen är främst riktade till företag med tyngre fordon och fordonskombinationer och påverkar därför bara medborgare indirekt.

Polisen berörs genom övervakningen av regelefterlevnaden för tunga fordon och fordonståg. Förslagen är utformade så att de ska vara lättare att kontrollera och på så sätt enklare att kunna påföra böter när dessa krav inte är uppfyllda. Därmed bedöms förslagen underlätta Polisens arbete i dessa delar. I samråd med Polisen har dessa efterfrågat regler som är lätta att kontrollera.

Trafikverket och kommuner berörs i egenskap av infrastrukturhållare när det gäller kostnader för drift och underhåll av vägarna.

Transportstyrelsen berörs bland annat i de delar där fordonsuppgifter i vägtrafikregistret påverkar till exempel uträkning av fordonsskatt och därigenom kan kräva systemåtgärder.

4.2 Ytterligare villkor i bilaga 4

4.2.1 Företag

För fordonsägarna innebär inget av förslagen att några fordonsekipage blir förbjudna att användas i förhållande till det regelverk som gäller idag. Konsekvenserna för företag kan innebära att de som redan investerat i vissa fordon komma att få en något lägre högsta tillåtna bruttovikt jämfört med vad som medges enligt dagens regler. Förslagen syftar dock till att jämställa konkurrensen mellan företag, därför bedöms dessa konsekvenser bara finnas så länge redan existerande fordon är i trafik. Dessa konsekvenser bedöms

dock som marginella. Genom att reglerna enligt förslagen förväntas bli tydligare bedöms det i ett längre perspektiv vara gynnande för företagen och då det syftar till att skapa möjligheter för att utöka BK4-vägnätet samt bibehålla vägnätets prestanda.

Förslagen a) till f) är en direkt harmonisering med de värden som finns i bilaga 1. För en treaxlig lastbil som uppfyller villkoren för 28 ton enligt bilaga skulle enligt dagens bestämmelser kunna medges en bruttovikt på 29 ton på vägar med BK4. 28 ton innebär även att samtliga axlar inte behöver belastas maximalt för vad vägen klarar av och bidrar därmed till att sänka medelaxeltrycket. Att begränsa bruttovikten till 28 ton innebär även en harmonisering med de bestämmelser som finns i Finland, vilket gynnar gränsöverskridande trafik för de företag som utför sådana transporter.

Andra förslag som skiljer sig mot bilaga 1 gäller lastbilar med fyra axlar samt lastbilar med fem eller fler axlar. Enligt förslaget begränsas bruttovikten för en lastbil med fyra axlar till en högsta bruttovikt på 35 ton, och en lastbil med fem eller fler axlar till 42 ton. Enligt dagens bestämmelser i bilaga 4 har detta dock inte vara begränsat tidigare men innebär en högre bruttovikt än vad som medges i bilaga 1. Dessa förslag bedöms därför främst vara gynnande för företag som har sådana fordon.

För företag som har tunga släpvagnar i sin fordonsflotta och som dras av lastbilar med bruttovikter som överstiger 32 ton kan det innebära att de i vissa fall behöver göra en registreringsbesiktning på vissa av dessa. Detta eftersom beräkning av kopplingsvärden på släpfordon utgår från att de sammankopplas med en lastbil vars bruttovikt är högst 32 ton. En sådan registreringsbesiktning beräknas kosta omkring 5 000 kronor per släp. Dock har avsaknaden av takvärden i bilaga 4 redan tillåtit en högre bruttovikt än 32 ton, och det finns inga krav på att koppla en släpvagn till en lastbil vars bruttovikt är över 32 ton. Det är dock svårt att uppskatta antalet släpfordon som kan komma att omfattas eftersom förslaget är beroende av vilken bruttovikt som lastbilen till den tillkopplade släpvagnen har.

Ytterligare ett förslag innebär att den högsta tillåtna bruttovikten på släpvagnar begränsas till högst 38 ton om antalet axlar är fyra och högst 42 ton om antalet axlar är fem eller fler. Förslaget bedöms innebära att de företag som redan investerat i släpvagnar som enligt dagens bestämmelser medges en något högre bruttovikt kommer att få en något sänkt bruttovikt. I likhet med de andra författningsförslagen innebär detta förslag ett tydligt regelverk som ska jämställa konkurrensen mellan företag. Detta genom att de företag som utnyttjat det faktum att detta inte är reglerat nu kommer att

medges samma bruttovikt som de företag som har anpassat sina släpvagnar till mer konventionella axelkonfigurationer.

Förslaget att begränsa den högsta tillåtna bruttovikten för ett fordonståg i relation till hur många axlar det har syftar främst till att begränsa medelaxeltrycket. Förslaget innebär för företagen att vissa fordonståg kan komma att få en något lägre högsta tillåtna bruttovikt. I likhet med förslaget om högsta tillåtna bruttovikter för släpvagnar innebär förslaget att regelverket blir tydligare och jämnställer konkurrensen mellan företag. Förslaget innebär även en viss harmonisering med de bestämmelser som finns i Finland vilket gynnar gränsöverskridande trafik för de företag som utför sådana transporter. Förslaget är även en viktig reglering för att den grundläggande funktionaliteten på vägnätet ska bibehållas i framtiden och blir därför i ett större perspektiv gynnande för företagen då den fortsatta utbyggnaden av BK4-vägnätet kan genomföras som planerat.

Förslaget att införa krav på dubbelmonterade hjul ändrar inget i sak för företagen. För de företag som idag har släpfordon som är i överensstämmelse med de villkor som Trafikverket har i sina föreskrifter kommer även fortsättningsvis att uppfylla de villkor som föreslås i bilaga 4. Detta betyder att redan existerande släpfordon inte behöver bytas ut eller byggas om. Förslaget innebär även att det finns tillämpliga straffbestämmelser när detta krav inte är uppfyllt. Detta bedöms även bidra till att jämnställa konkurrensen mellan de företag som trots avsaknaden av straffbestämmelser anpassat sina fordon mot kraven på dubbelmonterade hjul mot de företag som valt att inte göra det. Detta bedöms vara positivt för företagen då det innebär att de som följer regelverken inte missgynnas. Mot bakgrund av gällande reglering finns det heller ingen anledning för Polisen att kontrollera kravet på dubbelmonterade eftersom det saknas tillämpliga straffbestämmelser om detta krav inte är uppfyllt.

Om villkor på dubbelmonterade hjul har en hög regelefterlevnad innebär det att den grundläggande funktionaliteten på vägnätet bibehålls även i framtiden. Detta kommer att vara gynnande för företagen eftersom de kommer att få tillgång till ett större vägnät med BK4 än vad som annars vore möjligt.

4.2.2 Myndigheter och offentlig förvaltning

För väghållarnas del förväntas införandet av takvärden i bilaga 4 medföra att vägslitaget och nedbrytningen av infrastrukturen inte ska öka mer än förväntat vid upplåtande av vägar med BK4.

Förslaget att införa dessa takvärden berör även kommunerna då begränsning av högsta tillåtna bruttovikterna för motordrivna fordon, släpvagnar och fordonståg syftar till att skydda infrastrukturen och öka trafiksäkerheten och framkomligheten.

Polisen påverkas generellt i dess övervakning av trafikregler av ändrade bestämmelser, så även ändrade bestämmelser om mått och vikt. Ett införande av takvärden i bilaga 4 innebär att regelverket blir tydligare och därmed enklare att kontrollera. Detta är något som Polisen efterfrågat, och förslaget på takvärden förväntas därmed underlätta Polisens arbete när de utför fordonskontroller.

4.3 Undantag från krav på dubbelmonterade hjul

4.3.1 Företag

De som idag tillämpar reglerna om dubbelmonterade hjul är främst förare och ägare av tunga fordon och fordonståg. Förslaget innebär ingen ändring i sak, och medför därför inga konsekvenser i praktiken, utan endast att regleringen finns i trafikförordningen istället för i Trafikverkets föreskrifter.

För de företag som utför transporter där regeln ska tillämpas betyder förslaget att de bara behöver känna till vilka vägar som är undantagna villkoret på dubbelmonterade hjul. Med dagens förfarande behöver de istället känna till vilka 70 procent av BK4-vägnätet som har villkor på dubbelmonterade hjul. Förslaget och den nya lydelsen innebär att det kommer vara lättare för företag som ska tillämpa reglerna att veta vad som gäller.

4.3.2 Myndigheter och offentlig förvaltning

Trafikverket berörs administrativt då föreskrifter om bärighetsklasser behöver skrivas om. De vägar som inte har särskilda villkor föreskrivet idag ska istället undantas från huvudregeln. Kommunala väghållare berörs då de tidigare inte haft något bemyndigande om att föreskriva om särskilda villkor. Nu kan de behöva föreskriva om undantag för vägar som klarar belastningen utan krav på dubbelmontage.

Förslaget bidrar till en ökad flexibilitet för de kommunala väghållarna när de meddelar föreskrifter om BK4, vilket kan bidra till att fler vägar på det kommunala vägnätet kan komma att upplåtas för högre vikter. En negativ konsekvens skulle kunna uppstå om exempelvis enstaka anslutningsvägar på det kommunala vägnätet och det statliga vägnätet inte är harmoniserade när det gäller föreskrifter om undantag från krav på dubbelmonterade hjul. Denna negativa konsekvens kan dock undvikas om Trafikverket och

kommunala väghållare har en god dialog. I dagsläget är det dock svårt att uppskatta hur vanligt förekommande detta är. Det är viktigt för transportnäringen att det finns en harmonisering mellan det statliga och kommunala vägnätet när det gäller undantagen från dubbelmonterade hjul. Vid upplåtande av statlig väg med BK4 i anslutning till kommunalt vägnät är det viktigt att de kommunala väghållarna har kännedom om det.

Enligt dagens reglering är det endast Trafikverket som har bemyndigande att föreskriva om villkor såsom krav på dubbelmonterade hjul. Enligt förslaget blir detta krav generellt gällande och medför att kommunerna ges en möjlighet att själva avgöra om föreskrifter att en väg ska tillhöra BK4 ska innehålla undantag från krav på dubbelmonterade hjul.

Polisen påverkas generellt i dess övervakning av trafikregler av ändrade bestämmelser, så även ändrade bestämmelser om mått och vikt. Förslaget om ett visst antal axlar med dubbelmonterade hjul medför att lagen om överlastavgift blir tillämplig om bruttovikten på fordonstågen överstiger 64 ton och detta krav inte är uppfyllt. Förslaget innehåller två möjliga alternativ för att uppfylla kravet. Förslaget har berörts under avsnitt 3.2.1.

Sammantaget bedöms förslaget innebära att väghållarnas kostnader för drift och underhåll och reinvestering för att upprätthålla infrastrukturens funktion och kvalitet inte ska öka mer än förväntat. Förslaget att villkoret om dubbelmonterade hjul ska gälla generellt på vägar med BK4 kan även bidra till att skapa bättre förutsättning för de kommunala väghållarna att öppna ytterligare vägar med BK4 än vad som annars vore möjligt.

4.4 Drivande framaxlar

4.4.1 Företag

Förslaget påverkar företag som har fordon med drivande framaxlar positivt eftersom de kommer att få nyttja samma bruttovikt som motsvarande fordon utan drivande framaxel. Den ökade lastkapaciteten för dessa fordon innebär bland annat effektivare transporter med möjlighet till ökade intäkter genom att fordonet kan användas både effektivare och till andra transportuppdrag.

Lastbilar som utrustas med drivande framaxlar bedöms främst användas av företag där deras fordon utför transporter under sådana förhållanden att de behöver fler drivande axlar för att ta sig fram. Sådana fordon transporterar generellt sett gods med hög densitet, till exempel grus, betong och skogsråvara. Den höga densiteten på godset tillsammans med besvärliga arbetsförhållanden innebär även att de behöver kunna nyttja den högre bruttovikten för att transporterna ska vara ekonomiskt lönsamma.

Fordonsskattetabellerna är utformad som en trappa, oavsett om en treaxlig lastbil har en högsta skattevikt på 25 eller 28 ton, har de redan uppnått taket för högsta fordonsskatt. Motsvarande gäller även för lastbilar med fyra eller fler axlar. Därmed innebär förslaget inte några ökade kostnader för företagen relaterat till fordonsskatten.

4.4.2 Myndigheter och offentlig förvaltning

För vägghållarnas del förväntas förslaget få konsekvenser av mindre betydelse. Regleringen kan komma att påverka vägghållare eftersom lastbilar med drivande framaxlar medges upp till tre ton högre bruttovikt. Dessa lastbilar medges dock inte någon ytterligare högre bruttovikt än motsvarande fordon utan drivande framaxlar. Slitaget på vägarna bedöms därför inte öka nämnvärt.

För Transportstyrelsens del innebär förslaget att uträkningar för beräkning av skattevikt måste göras om i vägtrafikregistret och kan innebära administrativa kostnader i form av ändring i vägtrafikregistret.

4.5 Straffansvar

4.5.1 Företag

Förslaget påverkar företag i de fall Polisen vid en kontroll utfärdar böter när ett fordonståg framförs med en bruttovikt över 64 ton och inte uppfyller villkoren i föreskrifter om fordonstekniska krav som meddelats med stöd av 4 kap. 12 § andra stycket trafikförordningen. En högre regelefterlevnad bedöms dock innebära rättvisare konkurrensvillkor och gynna de aktörer som följer regelverken.

Även om det i dagsläget inte finns något utpekat straffansvar när villkoren i föreskrifterna inte är uppfyllda så gäller dessa ändå och företagen förväntas redan idag följa dem. Förslaget om straffansvar medför därför inte några ytterligare kostnader för företagen relaterat till förslaget.

Eftersom syftet med föreskrifterna är att tillse fortsatt hög trafiksäkerhet och framkomlighet förväntas en högre regelefterlevnad i ett större perspektiv även innebära positiva effekter i form av minskade stillestånds- och reparationskostnader för företagen. Detta förväntas innebära att fordonen i högre utsträckning kan utföra arbeten som ger intäkter.

Låg regelefterlevnad riskerar att snedvrider konkurrensen mellan företag som trots avsaknaden av straffansvar väljer att uppfylla villkoren i föreskrifterna mot de som inte försöker uppfylla dessa villkor.

4.5.2 Myndigheter och offentlig förvaltning

Införandet av straffansvar möjliggör för Polisen att utfärda penningböter mot förare och företag som bryter mot villkoren i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:40) om fordonstekniska krav på fordonståg med bruttovikt över 64 ton. Det bedöms vara en lättnad för Polisen då de ges möjlighet att bestraffa de aktörer som inte följer regelverken. Det bidrar i sin tur till att Polisen kan uppnå sitt syfte, det vill säga att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Införandet av straffansvar innebär ett mandat för Polisen, men ingen skyldighet att anpassa sin verksamhet utifrån det. Verksamheten att kontrollera fordons vikt innebär därför endast ökade kostnader om Polisen väljer att prioritera verksamheten.

Så länge som möjligheten att meddela ordningsbot inte finns kommer dessa ärenden att gå till domstol. Hur många ärenden det blir beror på hur antalet rapporterade överträdelse. Detta bedöms inte innebära några konsekvenser av betydelse för domstolarna. Om behovet framledes kommer att finnas kan det innebära att bilaga 01 trafikförordningen till Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot behöver justeras. Bedömning är dock att det rör sig om mindre ändringar.

5 Förslagets överensstämmelse med EU-rätt

Direktiv 96/53/EG gäller endast högst tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Varje medlemsstat har möjlighet att ha nationella bestämmelser om högsta tillåtna vikter så länge man inte hindrar fordon i internationell trafik som inte överskrider de gränsvärden som anges i bilaga 1 i direktivet 96/53/EG.

För att inte försvåra för fordon i internationell trafik möjliggör 4 kap. 14 § trafikförordningen, även genom förslagen på ändringar, att fordon och fordonståg med vikter enligt direktivet 96/53/EG förs på svenska vägar som inte är enskilda trots att de avviker från de svenska reglerna.

Sverige tillåter i allmänhet tyngre och längre fordon och fordonståg än andra länder. Kravet på dubbelmonterade hjul gäller för fordonståg med en bruttovikt över 64 ton vilket innebär att sådana fordonståg är tyngre än vad som generellt sett tillåts i övriga Europa. Förslagets bestämmelser om krav på dubbelmonterade hjul kan sägas utgöra tekniska regler som kan komma att behöva anmälas till kommissionen.

Den samlade bedömningen är att förslagen inte strider mot EU-rätten.

6 Transportpolitiska mål

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 jämförbart, 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.

Samtliga förslag ligger i linje med de transportpolitiska målen och syftar såväl till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Förslagen förväntas bidra till bättre regelefterlevnad och sundare konkurrens vilket är positivt för funktionaliteten i transportsystemet och svenskt näringslivs konkurrenskraft.

6.1 Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Tre av de fyra föreslagna regleringarna är utformade för att kunna möjliggöra att BK4-vägnätet fortsätter utvecklas enligt nationell plan för tung trafik till år 2029 utan att trafiksäkerhet och framkomlighet äventyras. Detta bidrar till funktionsmålet genom en ökad tillgänglighet för tunga transporter som en följd av att den fortsatta implementeringen av BK4 genomförs i hela landet.

6.2 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Hänsynsmålet (säkerhet, hälsa och miljö) bedöms påverkas positivt av de föreslagna regleringarna. Detta eftersom förslagen förväntas leda till en bättre regelefterlevnad och en bättre viktfördelning mellan lastbilar och tillkopplade släpfordon. Det förväntas ge positiva effekter på trafiksäkerheten, som leder till minskad risk för olyckor av att den svenska versionen av fällknivseffekten förekommer.

En indirekt effekt är också att förslagen förhindrar negativa miljöeffekter i framtiden, eftersom de säkerställer att den fortsatta utvecklingen av BK4 inte sker på bekostnad av ökat slitage.

7 Samråd

I detta arbete har samråd skett med Polisen och SKR (Sveriges kommuner och regioner).

Vidare har det genomförts samråd med Sveriges Åkeriföretag, Transportföretagen, samt företrädare för AB Volvo och Scania AB.

8 Författningskommentarer

Förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

4 kap.

11 §

Ändringen innebär att föreskrifter om att en viss väg ska tillhöra bärighetsklass 4 får innehålla undantag från krav på dubbelmonterade hjul (se kommentar till bilaga 4). Samtidigt tas bemyndigandet för Trafikverket att meddela föreskrifter om att förändret av fordon eller fordonståg på väg med bärighetsklass 4 ska vara förenade med villkor bort. Trafikverkets föreskrifter meddelade med stöd av bestämmelsen innehåller idag just krav på dubbelmonterade hjul. Genom ändringen kan Trafikverket eller kommunen föreskriva att kravet på dubbelmonterade hjul inte ska gälla för BK4-vägar är av en sådan standard att de klarar trafik med fordon och fordonståg utan dubbelmonterade hjul. Förslaget har berörts under avsnitt 3.2.

12 §

Paragrafens andra stycke är ändrat redaktionellt på så sätt att orden ”till denna förordning” stryks. Då hänvisningen avser bilagan till samma författning ska den strukna texten inte anges, jämför hänvisningen i 4 kap. 14 § första stycket.

13 §

Redaktionell ändring av samma karaktär som ändringen av 12 §.

14 kap.

4 §

I 4 kap. 12 § andra stycket finns bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter med ytterligare villkor för förändret av fordon och fordonståg än som framgår av bilaga 4 till förordningen. Genom ändringen kan föraren dömas till penningböter för överträdelser av sådana ytterligare villkor som Transportstyrelsen har föreskrivit om vid färd på BK4-vägar. Förslaget har berörts under avsnitt 3.4. I övrigt görs en redaktionell ändring så att de olika föreskrifter som nämns bägge skrivs i plural.

11 §

I trafikförordningen kan normalt ägaren till ett fordon straffas för överträdelser av viktbestämmelser om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom eller henne för att hindra att fordonet används i strid mot dessa bestämmelser. Genom ändringen gäller straffansvar också sådana överträdelser som

beskrivs i ändringen av 4 §. Förslaget har berörts under avsnitt 3.4. I övrigt görs en redaktionell ändring motsvarande i 4 §.

Bilaga 1

Bilaga 1 tredje stycket punkterna d och g ändras på så sätt att motordrivna fordon med drivande framaxlar ska kunna omfattas av villkoren för den högre bruttovikten. Förslaget har berörts under avsnitt 3.3.

Vidare föreslås att begreppet *flera* i punkterna f) och g) i bilaga 1 ändras till *fler*. *Flera* är enligt Språkrådet ett mera vardagligt begrepp varför *fler* passar bättre i författningstext.

Bilaga 4

En ny lydelse förs in i bilaga 4 genom punkterna a – l som begränsar högsta tillåtna bruttovikter för motordrivna fordon, släpvagnar och för fordonståg. Förslaget har berörts under avsnitt 3.1.

En ny lydelse i bilaga 4 genom punkterna m – o med krav att om bruttovikten är över 64 ton ska ett visst antal av axlarna på tillkopplade släpvagnar ska vara försedda med dubbelmonterade hjul. Förslaget innehåller två olika sätt att uppfylla kravet och har berörts under avsnitt 3.1 och 3.2.