



RemitteringsPM – ändring av trafikförordningen avseende största tillåtna längd för fordon med aerodynamiska förarhytter

Förslag: Trafikförordningen (1998:1276) kompletteras med en bestämmelse som tillåter att längre fordon och fordonståg än vad som framgår av 4 kap. 17 § får framföras på andra vägar än enskilda om de har en aerodynamiskt utformad förarhytt. Bestämmelsen ska införas i en ny paragraf, 4 kap. 17 e §. Särskilda krav ska kunna ställas på de längre fordonen: lastkapaciteteten får inte öka och fordonstågen ska kunna vända inom vissa angivna radier. Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om och i enskilda fall besluta om undantag från dessa krav.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 september 2020.

Bakgrund

Europaparlamentets och rådets direktiv 2015/719/EU om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, utfärdades den 29 april 2015. Syftet med ändringen var att minska energianvändningen och växthusgasutsläppen, anpassa lagstiftningen till den tekniska utvecklingen och de ändrade marknadsbehoven och underlätta intermodala transporter. De flesta ändringarna har genomförts. Vissa ytterligare ändringar behöver dock göras.

Genom artikel 1, punkt 6 i direktiv 2015/719/EU infördes två nya artiklar i ursprungsdirektivet 96/53/EG, 8b och 9a. Bestämmelserna i artikel 9a medger att fordon eller fordonskombinationer som, i syfte att förbättra energieffektiviteten och trafiksäkerheten, är utrustade med aerodynamiska förarhytter under vissa förutsättningar får överstiga de största längder som

anges i bilaga I till direktiv 96/53/EG. Förutsättningarna är dels att ett fordon utrustat med en sådan hytt ska vara typgodkänt, dels att ett överskridande av de största tillåtna längderna inte får medföra ökad lastkapacitet för fordonet.

Av den nya artikel 9a punkt 2 framgår att fordon med aerodynamiska hytter ska vara typgodkända i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG¹ och att kommissionen för detta ändamål vid behov ska lägga fram ett lagstiftningsförslag i syfte att ändra relevanta regler för typgodkännande inom ramen för direktiv 2007/46/EG².

Vidare framgår av artikel 9a punkt 3 att bestämmelserna om aerodynamiska anordningar ska tillämpas tre år efter dagen för införlivandet eller tillämpningen av de nödvändiga ändringar av de instrument som avses i punkt 2, beroende på vad som är lämpligt. Denna tidsfrist har nu ändrats genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2019/984.³ Enligt artikel 1 punkt 2 rådets beslut ska bestämmelserna om aerodynamiska anordningar tillämpas fr.o.m. den 1 september 2020. En ändring måste därför göras i de svenska bestämmelserna.

Förslag

En ny paragraf, 4 kap. 17 e §, införs i trafikförordningen. Av bestämmelsen framgår att fordon eller fordonståg med förarhytt som ger bättre aerodynamisk prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda får föras på andra vägar än enskilda trots att de fordonstågslängder som anges i 17 § överskrider.

Av 4 kap. 17 § framgår att ett fordonståg får vara högst 24,0 meter långt, eller högst 25,25 meter långt om vissa angivna villkor är uppfyllda. Dessa villkor ska gälla även för sådana fordon och fordonståg om de har aerodynamiska förarhytter. För fordon och fordonståg som i dag är högst 24,0 meter långt finns inga särskilda krav. En förutsättning för att ett fordon

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv).

² Direktivet har numera upphävts och ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

³ Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2019/984 av den 5 juni 2019 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG vad gäller tidsfristen för att införa särskilda regler om största tillåtna längd för förarhytter som ger bättre aerodynamisk prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda.

ska få ha en aerodynamisk förarhytt, om den gör fordonet eller fordonståget längre, är att lastkapaciteten inte ökar. Ett sådant krav måste alltså införas i trafikförordningen. I och med att fordonen eller fordonstågen kan bli något längre än 24,0 meter med en aerodynamiskt utformad hytt är det också rimligt att ställa krav på vändningsförmåga hos dem. Av den nya paragrafen ska således framgå

- 1 att lastlängden bakom förarhytten, mätt parallellt med fordonets eller fordonstågets längsgående axel, inte får överstiga 20,61 meter,
- 2 att avståndet, mätt parallellt med fordonets eller fordonstågets längsgående axel, från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på fordonet eller fordonståget inte får överstiga 21,65 meter,
- 3 att varje ingående motordrivnet fordon som är i rörelse kan vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,5 meter och en inre radie på 5,3 meter, och
- 4 att fordonståget kan vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,5 meter och en inre radie på 2,0 meter. Ingen del av fordonståget eller lasten får vid vändningen svepa utanför respektive innanför cirkelarna. Ett fordonståg anses uppfylla kraven om avståndet från fordonstågets främsta punkt till dess bakersta ickestyrande axel är högst 22,5 meter.

Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om och besluta i ett enskilt fall om undantag från dessa krav.

Ändringen i trafikförordningen föreslås träda i kraft den 1 september 2020.

Konsekvenser

Allmänt

Syftet med de nya bestämmelserna är att skapa förutsättningar för att tunga fordon utformas på ett energieffektivt sätt och därigenom minska utsläppen av växthusgaser och drivmedelskostnader.

De ändringar som föreslås i denna promemoria får konsekvenser för dem som bedriver godstransporter och tillverkare av tunga fordon och aerodynamiska hytter.

Konsekvenser för statliga myndigheter

Transportstyrelsen

Kostnaderna för eventuellt föreskriftsarbete och beslut om undantag i enskilda fall bedöms kunna hanteras inom befintlig ram på Transportstyrelsens förvaltningsanslag.

Polismyndigheten

Ändrade bestämmelser om mått och vikt påverkar Polismyndigheten i dess övervakning av trafikregler. Ändringen är dock ringa och medför inga nya regler i grunden. Konsekvenserna av dessa ändringar är inte större än andra ändringar i trafikförordningen.

Förordningen är utformad för att ge enklast möjliga förutsättningar för rättsutövande myndigheters arbete, genom att ange exakta mått för vad som är tillåtet.

Trafikverket och övriga väghållare

Infrastrukturen behöver inte anpassas till följd av den nya bestämmelsen. Den gräns för längden för ett fordon som finns för att möjliggöra vändning ändras inte i och med föreslagen ändring. Det gör att varken statliga, kommunala eller enskilda väghållare påverkas av ändringen.

Konsekvenser för enskilda och företag

Regleringen medför inga nya administrativa bördor eller krav för enskilda eller företag. Däremot ges en ny möjlighet i enlighet med direktivet. Ett fordon som förses med en aerodynamisk förarhytt kan vara mer energieffektivt, vilket är positivt för företag med sådana fordon. Det kan medföra minskade drivmedelskostnader för företag i transportbranschen.

Konsekvenser för 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. Den föreslagna regleringen möjliggör att fordon och fordonståg, som om det inte ökar lastkapaciteten, är utrustade med en aerodynamiskt utformad förarhytt kan vara något längre, vilket kan minska miljöpåverkan och minska kostnaderna för transporter. Det bidrar till den transportpolitiska måluppfyllelsen i allmänhet och det övergripande generationsmålet för miljön i synnerhet.