



**HUSVAGNS & HUSBILS-
BRANSCHENS RIKSFÖRBUND**

Yttrande 2026-08-10

Dnr: LI2026/01245

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar från Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund, HRF, gällande promemorian Effektiva vägtransporter, LI2026/01245.

Sammanfattning

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund (HRF) är i grunden positivt till promemorians huvudsakliga inriktning. Förslaget om att införa en svensk möjlighet till Tempo 100 för vissa säkra och kontrollerade ekipage är principiellt välkommet och kan bidra till ökad konsumentnytta, bättre anpassning till trafikrytmen på motorväg och ett mer modernt regelverk för husvagnsanvändare.

HRF tillstyrker därför att Sverige inför en Tempo 100-reglering. Förbundet tillstyrker även promemorians övriga delar utan närmare kommentarer. HRF vill dock särskilt framhålla att den föreslagna begränsningen, där släpkärrans totalvikt inte får överstiga 0,8 gånger bilens tjänstevikt, riskerar att göra reformen mycket begränsad i praktiken för husvagnsbranschen.

HRF:s beräkningar visar att många vanliga dragbilar endast skulle kunna omfattas av Tempo 100 med husvagnar med totalvikt omkring 1 300-1 500 kg. Samtidigt ligger en stor del av dagens vanliga husvagnsmodeller i totalviktsintervall omkring 1 500-2 000 kg. Detta innebär att många kombinationer som bilen i övrigt är typgodkänd och godkänd att dra, och som i flera andra europeiska länder kan omfattas av Tempo 100-liknande regler, i Sverige skulle falla bort enbart på grund av 0,8-regeln.

HRF anser därför att 0,8-regeln bör tas bort. Det som bör vara avgörande är bilens tillåtna släpvagnsvikt, tillsammans med de övriga tekniska kraven på dragfordon, släpkärra, däck, bromsar, stabilitet och godkännande vid lämplighetsbesiktning. En sådan lösning skulle ge en mer ändamålsenlig och teknikneutral reglering utan att trafiksäkerhetsambitionen överges.

HRF vill dessutom framhålla att miljö- och trafiksäkerhetsbedömningen behöver göras ur ett trafiksystemperspektiv. Det är korrekt att ett enskilt husvagnsekipage normalt förbrukar mer energi vid 100 km/h än vid 80 km/h. Samtidigt visar EU-källor och europeisk forskning att stora hastighetsskillnader, stop-and-go-effekter, onödiga accelerationer och inbromsningar samt återkommande filbyten och omkörningar också påverkar såväl utsläpp som trafiksäkerhet. En väl avgränsad Tempo 100-reglering för kontrollerade ekipage kan därför även ha positiva effekter genom jämnare trafikflöde och minskade hastighetsskillnader i trafikrytmen.



**HUSVAGNS & HUSBILS-
BRANSCHENS RIKSFÖRBUND**

Bakgrund

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund, HRF, är den samlande organisationen för svenska företag med anknytning till mobilt boende. Förbundet organiserar såväl tillverkare och importörer av husvagnar och husbilar som tillbehörs- och serviceföretag. Samtliga ledande företag inom området är medlemmar.

Förbundet verkar bland annat för att utveckla sunda affärsprinciper i branschen till gagn för både näringsidkare och konsumenter. HRF arbetar också för att tillvarata branschens och campingutövarnas intressen gentemot myndigheter och andra organisationer.

HRF:s syn på förslaget

Förslagets huvudsakliga innebörd

Promemorian föreslår bland annat att en personbil klass I med tillkopplad släpkärra ska få framföras i högst 100 kilometer i timmen på motorväg och motortrafikled när vissa villkor är uppfyllda. Enligt förslaget ska bilens totalvikt vara högst 3 500 kilogram, bilen ska vara utrustad med låsningsfria bromsar, släpkärrans totalvikt inte överstiga 0,8 gånger bilens tjänstevikt, släpkärran vara tillverkad eller anpassad för att dras i 100 kilometer i timmen och fordonståget vara godkänt vid föreskriven lämplighetsbesiktning.

HRF uppfattar förslaget som ett trafiksäkerhetsmässigt avgränsat steg. Det är inte fråga om en generell höjning av hastigheten för alla släp eller husvagnar, utan om en möjlighet för särskilt kontrollerade och godkända ekipage att framföras i högre hastighet under vissa förutsättningar.

HRF är positivt till Tempo 100 i grunden

HRF ser positivt på att Sverige inför en reglering som möjliggör Tempo 100 för säkra ekipage. Många moderna husvagnar är tekniskt välutrustade med effektiva bromsar, stabiliserande utrustning, moderna chassin, däck med tillräckligt hastighetsindex och dokumenterad konstruktion för högre hastigheter. En väl utformad svensk reglering kan därför bli en positiv reform för både konsumenter och seriösa företag.

För branschen kan förslaget även ge bättre förutsättningar för harmonisering med andra europeiska marknader där motsvarande Tempo 100-system redan finns. Det är positivt om svenska konsumenter kan få nytta av den tekniska utveckling som redan finns i moderna husvagnar och dragfordon.

HRF anser dock att reformen behöver utformas så att den får faktisk praktisk betydelse. En reglering som på pappret tillåter Tempo 100 men som genom en alltför snäv viktregel utesluter huvuddelen av vanliga husvagnsekipage riskerar att skapa besvikelse, missförstånd och onödig administration utan motsvarande praktisk nytta.

0,8-regeln gör förslaget betydligt mer begränsat än det framstår

Den föreslagna 0,8-regeln innebär att släpkärrans totalvikt inte får överstiga 80 procent av bilens tjänstevikt. Regeln utgår alltså inte från bilens typgodkända maximala släpvagnsvikt, utan från ett separat viktförhållande mellan bilens tjänstevikt och släpets registrerade totalvikt.



Detta får stor praktisk betydelse. Många vanliga dragbilar är typgodkända för att dra 1 800-2 300 kg bromsat släp, men skulle enligt 0,8-regeln bara kunna användas för Tempo 100 med släp som har totalvikt omkring 1 300-1 500 kg. Det innebär att en kombination som är laglig och tekniskt godkänd vid 80 km/h, och som kan vara godkänd för 100 km/h i annat land under jämförbara tekniska förutsättningar, i Sverige skulle nekas enbart på grund av den svenska 0,8-regeln.

HRF anser att detta är olyckligt. Om syftet är att möjliggöra Tempo 100 för säkra ekipage bör prövningen utgå från fordonens faktiska och typgodkända tekniska förutsättningar, inte från en schablon som i praktiken träffar moderna och välutrustade ekipage på ett oproportionerligt sätt.

Beräkningsexempel - vanliga dragbilar

Nedan redovisas förenklade beräkningsexempel baserade på vanliga dragbilar och publicerade tjänstevikter. Beräkningen visar vilken högsta totalvikt släpet får ha enligt den föreslagna 0,8-regeln. Observera att den faktiska tjänstevikten kan variera med motor, utrustning och årsmodell. Tabellen är därför avsedd att illustrera regelns praktiska effekt, inte att ersätta kontroll mot registreringsbevis eller teknisk dokumentation.

Dragbil - exempel	Tjänstevikt	0,8 x tjänstevikt	Praktisk Tempo 100-gräns
VW Passat eTSI 150 DSG, exempel	1 595 kg	1 276 kg	ca 1 250 kg
VW Passat 2.0 TDI 193 4Motion, exempel	1 779 kg	1 423 kg	ca 1 400 kg
VW Tiguan 1.5 eTSI, exempel	1 654 kg	1 323 kg	ca 1 300 kg
VW Tiguan 2.0 TDI 193 4Motion, exempel	1 804 kg	1 443 kg	ca 1 400 kg
VW Tiguan eHybrid, exempel	1 920-1 935 kg	1 536-1 548 kg	ca 1 500 kg
Toyota RAV4 Plug-in Hybrid AWD-i, exempel	1 985-2 075 kg	1 588-1 660 kg	ca 1 550-1 650 kg
BMW X3, exempel	2 140 kg	1 712 kg	ca 1 700 kg

Beräkning: släpets högsta totalvikt enligt förslaget = 0,8 x bilens tjänstevikt. Praktisk gräns är avrundad nedåt för att illustrera hur regeln skulle behöva tillämpas i försäljning och rådgivning.

Beräkningsexempel - vanliga husvagnar

När beräkningen ovan jämförs med totalvikter för vanliga husvagnar framgår att många normala husvagnsmodeller hamnar över den tillåtna gränsen för flera av de vanligaste dragbilarna. Detta gäller inte endast stora premiumvagnar, utan även vanliga familje- och långbäddsvagnar.



Husvagn - exempel	Totalvikt	Praktisk effekt av 0,8-regeln
Hobby 460 LU De Luxe	1 300 kg	Kan omfattas med flera vanliga dragbilar, förutsatt övriga krav.
Adria Adora 502 UL	1 500-1 700 kg	Kräver i många fall tyngre dragbil än flera vanliga mellanklass- och SUV-modeller enligt 0,8-regeln.
KABE Brilljant 470 XL	från 1 600 kg	Faller utanför exempelvis Passat och Tiguan 2.0 TDI enligt 0,8-regeln.
KABE Ametist 560 XL	från 1 700 kg	Kräver mycket tung dragbil enligt 0,8-regeln.
KABE Ametist 560 GLE	från 1 800 kg	Faller utanför de flesta vanliga personbilar i exemplen.
KABE Royal 560 XL / Royal 600 XL	från 1 800 kg	Faller i praktiken utanför många vanliga dragbilar trots att dessa kan ha hög ordinarie släpvagnsvikt.
KABE Royal 600 GLE	från 1 900 kg	Kräver mycket tung dragbil om 0,8-regeln behålls.
KABE Imperial 600 CXL	från 2 000 kg	Skulle i praktiken inte kunna utnyttja Tempo 100 med flertalet vanliga personbilar.

Viktuppgifter är exempel från tillverkare och återförsäljarunderlag. Totalvikter varierar mellan modell, utförande och vald viktvariant. Tabellen visar principiell effekt för branschen och konsumenterna.

Konsekvensen blir att Tempo 100 inte träffar stora delar av marknaden

Beräkningarna visar att den föreslagna 0,8-regeln gör att Tempo 100 i praktiken främst blir tillgängligt för lättare husvagnar och relativt tunga dragbilar. För många normala kombinationer av modern husvagn och vanlig familjebil eller mellanstor SUV kommer 0,8-regeln att vara den begränsande faktorn, även när bilen enligt registreringsuppgifterna får dra husvagnen.

Detta riskerar att ge en felaktig förväntan hos konsumenterna. Många kommer att uppfatta reformen som att Sverige inför Tempo 100 för moderna och säkra husvagnsekipage. I praktiken kommer dock ett stort antal hushåll att upptäcka att deras kombination inte omfattas, trots att bilen har tillräcklig ordinarie släpvagnsvikt och trots att husvagnen kan vara tekniskt anpassad för 100 kilometer i timmen.

HRF bedömer därför att 0,8-regeln kraftigt begränsar reformens nytta. Den riskerar dessutom att skapa en svensk särreglering som avviker från hur moderna ekipage bedöms i andra länder med Tempo 100-system.

Erfarenheter från andra Tempo 100-länder

Jämförelser med andra länder talar också för att den svenska 0,8-regeln bör omprövas. Tyskland har historiskt haft en 0,8-regel för husvagnar, men den tyska branschorganisationen CIVD beskriver att massfaktorn höjdes från 0,8 till 1,0 år 2005, vilket ökade andelen möjliga fordonskombinationer från cirka 20 till cirka 80 procent av marknaden. Tyskland använder fortfarande tekniska krav på bland annat ABS, bromsar, stötdämpare, däck och stabiliserande utrustning, men har inte en ren generell 0,8-spärr för alla moderna husvagnsekipage.



I Danmark och Norge bygger Tempo 100-systemen i större utsträckning på särskilda godkännanden, tekniska krav och viktvillkor knutna till tillståndet. Norge anger exempelvis att bromsar, stötdämpare, stabiliseringskoppling eller elektroniskt stabilitetssystem kan kompensera om bilen i princip är för lätt i förhållande till släpet. Detta visar att andra länder använder mer funktions- och utrustningsbaserade bedömningar än en enkel svensk 0,8-schablon.

HRF anser därför att Sverige bör undvika att införa en snävare ordning än jämförbara länder utan att redovisa ett tydligt trafiksäkerhetsmässigt underlag för varför just svenska ekipage skulle behöva en mer begränsande viktregel.

Bilens tillåtna släpvagnsvikt bör vara avgörande

HRF anser att den föreslagna 0,8-regeln bör tas bort. Det avgörande bör i stället vara att släpets totalvikt inte överstiger bilens tillåtna släpvagnsvikt enligt registreringsuppgift, typgodkännande och tillverkarens tekniska data. Detta bör kombineras med de övriga föreslagna kraven på ABS, att släpkärran är tillverkad eller anpassad för 100 kilometer i timmen samt att fordonståget godkänns vid lämplighetsbesiktning.

Bilens tillåtna släpvagnsvikt är redan ett centralt typgodkänt och tekniskt bedömt värde. Det speglar fordonets konstruktion, drivlina, bromsförmåga, kylning, chassi och tillverkarens bedömning av vilken släpvagnsvikt bilen är konstruerad för att hantera. Om ytterligare krav på däck, bromsar, stabilitet och lämplighetsbesiktning samtidigt ställs, bör trafiksäkerheten kunna hanteras utan en generell 0,8-schablon.

HRF föreslår därför att villkoret om att släpkärrans totalvikt inte får överstiga 0,8 gånger bilens tjänstevikt ersätts med ett krav på att släpkärrans totalvikt inte får överstiga dragfordonets tillåtna släpvagnsvikt och att fordonståget i övrigt uppfyller de tekniska krav som fastställs av Transportstyrelsen.

Förslag till justerad princip

HRF föreslår att den föreslagna bestämmelsen justeras i denna del enligt följande princip:

En personbil klass I med tillkopplad släpkärra får på motorväg och motortrafikled föras i högst 100 kilometer i timmen när bilens totalvikt är högst 3 500 kilogram, bilen är utrustad med låsningsfria bromsar, släpkärrans totalvikt inte överstiger bilens tillåtna släpvagnsvikt, släpkärran är tillverkad eller anpassad för att dras med en hastighet upp till 100 kilometer i timmen och fordonståget är godkänt vid sådan lämplighetsbesiktning som föreskrivits för att få föras med hastigheten 100 kilometer i timmen.

En sådan lösning skulle bättre överensstämma med konsumenternas och branschens praktiska verklighet. Den skulle också minska risken för att samma bil och husvagn kan vara godkänd för Tempo 100 i andra länder, men inte i Sverige, trots att bilens tekniska dragförmåga och släpets tekniska egenskaper är desamma.

Miljöbedömningen bör kompletteras med ett trafiksystemperspektiv

HRF noterar att 2030-sekretariatet i sitt remissyttrande invänder mot Tempo 100 med hänvisning till att ett husvagnsekipage normalt förbrukar mer bränsle vid 100 km/h än vid 80 km/h. HRF delar



bedömningen att det enskilda ekipagets energiförbrukning i normalfallet ökar med högre hastighet. Denna effekt bör inte bortses från.

Samtidigt anser HRF att miljöbedömningen inte kan begränsas till en isolerad jämförelse av ett enskilt ekipage i 80 respektive 100 km/h. Förslaget avser motorväg och motortrafikled, där husvagnsekipage som framförs i 80 km/h ofta skapar betydande hastighetsskillnader mot övrig trafik. Dessa hastighetsskillnader kan leda till upphinnandesituationer, omkörningar, filbyten, inbromsningar och efterföljande accelerationer i den övriga trafiken.

Europeiska modeller och EU-finansierad forskning visar att trafikflödets jämnhet har betydelse för bränsleförbrukning och utsläpp. EU-kommissionens Joint Research Centre har i beskrivningen av den europeiska transportmodellen TRUST uppmärksammat att verkliga motorvägsförhållanden med lägre genomsnittshastighet ofta kan spegla återkommande stop-and-go-trafik och därmed högre bränsleförbrukning än vad en enkel hastighetsbaserad emissionsfunktion antyder. JRC:s forskning om accelerationens betydelse för fordonens energiförbrukning och CO₂-utsläpp visar också att kördynamik och accelerationsmönster har mätbar påverkan på utsläppen.

Även EU:s forskningsdatabaser ger stöd för denna systemförståelse. TRIMIS-projektet Traffic Performance Assistance, med fokus på motorvägar, anger att bättre trafikflöde kan ge kortare restider, bättre bränsleekonomi, minskade utsläpp, minskad stress och ökad trafiksäkerhet. Det EU-finansierade CORDIS-projektet CEGUM framhåller att onödiga accelerationer och inbromsningar kan bidra till högre bränsleförbrukning, ökade utsläpp och ökat motor- och bromsslitage.

Mot denna bakgrund bör konsekvensanalysen kompletteras med ett trafiksystemperspektiv. En väl avgränsad Tempo 100-reglering för tekniskt kontrollerade och lämplighetsbesiktigade ekipage kan bidra till en jämnare trafikrytm på motorväg och motortrafikled. Detta kan i sin tur minska hastighetsskillnader, upphinnandesituationer och återkommande accelerationer i övrig trafik. Den möjliga miljönyttan av ett jämnare trafikflöde bör därför vägas in tillsammans med det enskilda ekipagets ökade förbrukning vid högre hastighet.

HRF menar inte att Tempo 100 per automatik leder till lägre utsläpp i alla situationer. Däremot är det otillräckligt att enbart utgå från det enskilda ekipagets bränsleförbrukning. En rättvisande miljöbedömning bör väga samman både fordonsnivå och trafiksystemnivå.

Trafiksäkerhetsbedömningen bör också väga in hastighetsskillnader och trafikflöde

HRF delar uppfattningen att hastighet har betydelse för trafiksäkerheten och att högre kollisionshastighet kan ge allvarigare skadeutfall. Detta är en grundläggande och väl etablerad trafiksäkerhetsprincip. Samtidigt behöver trafiksäkerhetsbedömningen, liksom miljöbedömningen, göras på systemnivå.

Europeiska kommissionens trafiksäkerhetsmaterial om hastighet anger att skillnader i fordons hastighet är en viktig faktor för olycksrisken och att ju mindre fordonens hastigheter skiljer sig från varandra, desto lägre är risken för olycka. Kommissionen framhåller också att hög hastighetsvariation på en väg leder till mindre förutsägbarhet, fler möten och fler omkörningsmanövrer, vilket ökar olycksrisken.

Detta är särskilt relevant för motorväg och motortrafikled. Ett husvagnsekipage i 80 km/h i en trafikmiljö där övrig trafik ofta håller högre hastighet kan skapa upphinnandesituationer. Dessa situationer leder ofta till filbyten, omkörningar, inbromsningar och accelerationer. Varje sådan manöver innebär en



potentiell konfliktpunkt. Ett godkänt Tempo 100-ekipage kan, under rätt förutsättningar, bättre följa den omgivande trafikrytmen och därmed minska antalet upphinnandesituationer och omkörningsmanövrer.

EU-finansierad forskning om trafikflöden pekar i samma riktning. CORDIS-projektet TrafficFluid beskriver hur riskfyllda filbyten och manövrer som utlöser köbildning är centrala frågor i arbetet med säkrare och effektivare trafikflöden. TRIMIS-projektet Congestion Assistant framhåller att stadigare trafikflöde och mer homogen avståndshållning kan förbättra trafikeffektivitet och säkerhet samt minska risken för upphinnandeolyckor.

HRF anser därför att en trafiksäkerhetsanalys av Tempo 100 måste väga samman två faktorer: dels den ökade skadepotentialen vid högre hastighet, dels den möjliga säkerhetsnyttan av minskade hastighetsskillnader, färre omkörningar, färre filbyten och jämnare trafikflöde. Det senare är särskilt relevant när reformen endast avser fordonståg som uppfyller tydliga tekniska krav och godkänns vid lämplighetsbesiktning.

För att säkerställa trafiksäkerheten bör lämplighetsbesiktningen därför vara tydlig och praktiskt genomförbar. Den bör omfatta kontroll av dragfordonets och släpkärrans tekniska förutsättningar, däck, bromsar, kopplingsanordning, stabiliseringsutrustning och dokumentation om att släpkärran är tillverkad eller anpassad för 100 kilometer i timmen. Transportstyrelsen bör även överväga att i föreskrifter tydliggöra hur elektroniska stabilitetssystem, släpvagnsanpassad antisladd och stabiliseringskoppling ska bedömas.

Lämplighetsbesiktningen bör vara den centrala kontrollpunkten

HRF delar uppfattningen att Tempo 100 bör förutsätta en särskild kontroll. Lämplighetsbesiktningen bör vara den centrala trafiksäkerhetsmässiga kontrollpunkten där besiktningsorganet bedömer fordonskombinationen utifrån tekniska krav, dokumentation och faktisk utrustning.

Det bör vid denna prövning säkerställas att dragfordonet är lämpligt, att släpkärran är konstruerad eller anpassad för 100 kilometer i timmen, att däck och bromsar uppfyller rätt krav, att kopplingsanordning och stabiliserande utrustning är korrekt, samt att kombinationen inte överskrider bilens tillåtna släpvagnsvikt eller andra relevanta begränsningar.

Genom att låta lämplighetsbesiktningen och bilens tillåtna släpvagnsvikt vara styrande kan regleringen bli både trafiksäker och praktiskt användbar. Det ger också bättre förutsättningar för en enhetlig tillämpning och för att befintlig teknisk dokumentation från tillverkare och importörer ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt.

Behov av tydliga föreskrifter och information

Oavsett hur vikt villkoret slutligen utformas behöver Transportstyrelsen ta fram tydliga föreskrifter och praktisk vägledning. Detta gäller särskilt eftersom Tempo 100-frågan kommer att få stor uppmärksamhet bland konsumenter.

HRF anser att följande frågor bör klargöras i god tid före ikraftträdandet:

- hur vanliga husvagnar omfattas av begreppet släpkärra,
- vilken dokumentation som krävs för att visa att en husvagn är tillverkad eller anpassad för 100 kilometer i timmen,



- hur lämplighetsbesiktningen ska genomföras och dokumenteras,
- om godkännandet avser en specifik kombination eller om det helt eller delvis kan knytas till släpkärran,
- hur befintliga husvagnar kan godkännas,
- hur utländska Tempo 100-intyg eller tillverkarintyg ska hanteras,
- hur ändring av däck, bromsar, stötdämpare, kopplingsanordning eller stabiliseringsutrustning påverkar ett godkännande, och
- vilken information som ska lämnas till konsumenter, återförsäljare, verkstäder och besiktningsorgan.

Avgränsningen till personbil klass I

HRF noterar att förslaget endast omfattar personbil klass I med tillkopplad släpkärra. Det innebär att personbil klass II, det vill säga husbil, inte uttryckligen omfattas av Tempo 100-regeln när husbilen används som dragfordon.

Husbilar används i praktiken ofta tillsammans med mindre släpvagnar, exempelvis för motorcykel, båt, cyklar eller annan utrustning. HRF tar inte i detta yttrande ställning för att personbil klass II nödvändigtvis ska omfattas av den nya regeln, men anser att avgränsningen bör analyseras och motiveras tydligt.

Övriga delar av promemorian

HRF tillstyrker promemorians övriga delar utan närmare kommentarer. Förslagen om effektivare lastbildekipage, längre bussar i kollektivtrafik, smidigare omledning vid olyckor, vägarbeten eller skador på väg samt tydligare hantering av bärighetsklass vid tjälförhållanden bedöms inte medföra negativa konsekvenser för husvagns- och husbilsbranschen.

Flera av dessa förslag kan tvärtom indirekt vara positiva för branschens logistik och leveranskedjor, exempelvis genom effektivare transporter av fordon, reservdelar och tillbehör samt förbättrad framkomlighet vid störningar i vägnätet.

HRF:s sammanfattande synpunkter

HRF tillstyrker att Sverige inför en möjlighet till Tempo 100 för säkra och kontrollerade ekipage. HRF anser dock att den föreslagna 0,8-regeln bör tas bort och ersättas med en regel som utgår från bilens tillåtna släpvagnsvikt.

HRF anser sammanfattningsvis att:

- Tempo 100 är positivt i grunden och kan vara en värdefull reform för husvagnsbranschen,
- den föreslagna 0,8-regeln gör att reformen i praktiken inte blir användbar för många vanliga kombinationer av bil och husvagn,
- många moderna husvagnar har totalvikter omkring 1 500-2 000 kg, medan många vanliga dragbilar enligt 0,8-regeln endast skulle kunna dra släp med totalvikt omkring 1 300-1 500 kg i Tempo 100,
- bilens tillåtna släpvagnsvikt är ett mer relevant och tekniskt förankrat kriterium än en generell 0,8-schablon,
- trafiksäkerheten bör säkerställas genom bilens typgodkända dragförmåga, släpets tekniska egenskaper och lämplighetsbesiktning,



- miljöbedömningen bör kompletteras med ett trafiksystemperspektiv där jämnare trafikflöde, färre inbromsningar och färre accelerationer vägs in,
- trafiksäkerhetsbedömningen bör även väga in att mindre hastighetsskillnader kan minska upphinnandesituationer, omkörningar, filbyten och andra konfliktpunkter,
- Transportstyrelsen bör ta fram tydliga föreskrifter, besiktningsrutiner och konsumentinformation i god tid, och
- övriga delar av promemorian kan tillstyrkas utan närmare kommentarer.

Med dessa justeringar bedömer HRF att Tempo 100-regleringen kan bli trafiksäker, förutsebar och praktiskt användbar för både konsumenter och branschens företag.

Underlag och referenser

Beräkningsexemplen bygger på offentligt tillgängliga tekniska uppgifter och modelluppgifter från bland annat Volkswagen, Toyota, BMW, KABE, Adria, Hobby samt återförsäljarannonser. Uppgifterna är exempel och ska inte ersätta kontroll mot registreringsbevis, CoC eller tillverkarens aktuella tekniska dokumentation för ett enskilt fordon.

Miljö- och trafiksäkerhetsresonemanget bygger därutöver på följande EU-källor och europeiska forskningsunderlag:

- Europeiska kommissionen, Mobility and Transport, Safe speed.
- Europeiska kommissionen, Mobility and Transport, Speed and accident risk.
- Europeiska kommissionens Joint Research Centre, TRansport eUropean Simulation Tool (TRUST), modelldokumentation.
- Europeiska kommissionens Joint Research Centre, Benchmarking the driver acceleration impact on vehicle energy consumption and CO2 emissions.
- TRIMIS, Traffic Performance Assistance, EU transport research and innovation project database.
- TRIMIS, Congestion Assistant, EU transport research and innovation project database.
- CORDIS, Coordination for Efficient and Green Urban Mobility (CEGUM).
- CORDIS, Lane-free Artificial-Fluid Environment for Vehicular Traffic (TrafficFluid).
- TÜV Nord, 100 km/h approval for trailers and caravans.
- Caravaning Industrie Verband e.V. (CIVD), Road Traffic Law.
- Statens vegvesen, Approval of trailer for driving at 100 km/h / Tempo 100.

Avslutande synpunkter

HRF välkomnar förslag som moderniserar trafikreglerna och bidrar till effektivare vägtransporter. Förslaget om Tempo 100 är särskilt relevant för husvagnsbranschen och kan, om det utformas rätt, bli en positiv reform för både företag och konsumenter.

Förbundet vill dock starkt framhålla att 0,8-regeln bör tas bort. Den riskerar att göra reformen betydligt mindre användbar än avsett och att skapa en svensk särlösning där moderna och i övrigt tekniskt godkända ekipage inte kan utnyttja Tempo 100. Bilens tillåtna släpvagnsvikt, tillsammans med övriga tekniska krav och lämplighetsbesiktning, bör vara den styrande principen.



**HUSVAGNS & HUSBILS-
BRANSCHENS RIKSFÖRBUND**

HRF vill vidare framhålla att en fullständig konsekvensanalys bör belysa både fordonsnivå och trafiksystemnivå. Ett enskilt ekipage kan förbruka mer energi vid högre hastighet, men ett jämnare trafikflöde kan samtidigt minska upphinnandesituationer, omkörningar, filbyten, inbromsningar och accelerationer i den övriga trafiken. Dessa effekter har betydelse både för miljö och trafiksäkerhet och bör vägas in i det fortsatta regelarbetet.

HRF tillstyrker därför förslaget om Tempo 100 under förutsättning att viktregeln justeras i enlighet med ovanstående. De övriga delarna av promemorian tillstyrks utan närmare kommentarer.

HRF står gärna till förfogande för fortsatt dialog om hur Tempo 100-regleringen kan utformas och kommuniceras på ett trafiksäkert och praktiskt genomförbart sätt för husvagns- och husbilsbranschen.

Huskvarna dag som ovan,

Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund

Jörgen Nyström

Kanslichef

Per Nilsson

Ordförande