

Datum
2019-09-30Dnr/Beteckning
TSG 2019-4170Ert datum
2019-06-10Er beteckning
I2019/01058/TMInfrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Transportstyrelsens remissvar på Trafikverkets rapport Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen om ändringar i trafikförordningen i de delar som avser att tillåta längre fordonståg på vissa delar av det svenska vägnätet.

Vi föreslår omformuleringar av delar av författningsförslagen och anser att andra delar behöver ses över ytterligare. Författningsförslagen behöver även kompletteras med utredningar om krav på utbildning eller erfarenhet för att få föra fordonståg. Det är nödvändigt för att ge förarna bättre förutsättningar att föra fordonen på ett trafiksäkert sätt och för att bidra till en hållbar utveckling av godstrafiken.

Utöver kompletteringarna behöver både för- och nackdelar med förslagen i rapporten utvecklas. Till exempel behöver de negativa aspekterna tydliggöras.

Generella synpunkter

Sammanblandning av begrepp

I uppdraget till Trafikverket och i den rapport som redovisar resultatet av uppdraget blandas begreppen *längre fordon*, *längre lastbilar* och *längre fordonståg*. De redovisade förslagen till författningsändringar innehåller begreppet *fordonståg*. Vi har utgått ifrån att uppdraget, rapporten och förslagen omfattar införanden av bestämmelser om längre fordonståg.

Negativa följder behöver tydliggöras

För att det ska gå att ta ställning till de ändringsförslag på ett bättre sätt som har presenterats behöver även de negativa aspekterna av förslagen tydliggöras och nyanseras.

Synpunkter på författningsförslagen

Tydligare utformning av 4 kap. 17 e § trafikförordningen

Transportstyrelsen anser att författningsförslaget till en ny 17 e § i 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) behöver formuleras om så att paragrafen blir tydligare och mer överensstämmande med hur förordningen är utformad och fungerar. Den nya paragrafen innehåller både en handlingsregel och ett bemyndigande till Trafikverket och kommuner. Vi föreslår att handlingsregeln och bemyndigandet beskrivs i separata stycken så det tydligare framgår vad de båda delarna reglerar. Något som vi också anser vara viktigt att lyfta fram är att Transportstyrelsens bemyndigande behöver förtydligas och utökas till att även gälla villkoren för förande av längre fordonståg. 17 e § kan formuleras på följande sätt:

17 e § Trots 17 § får Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, kommunen föreskriva att fordonståg med en längd som uppgår till högst 34,5 meter, lasten inräknad, får föras på en viss väg, del av väg eller vägsträcka.

För fordonstågen ska följande villkor gälla:

- 1. Varje ingående motordrivet fordon har en största längd av 12,0 meter.*
- 2. Varje ingående släpvagn, utom påhängsvagn, har en största längd av 12,0 meter.*
- 3. Avståndet mellan kopplingstappen och bakkanten på en påhängsvagn överstiger inte 12,0 meter.*
- 4. Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och varje punkt på framkanten av en påhängsvagn överstiger inte 2,04 meter.*
- 5. Fordonstågets sammanlagda lastlängd bakom förarhytten, mätt parallellt med fordonstågets längsgående axel, överstiger inte 29,25 meter.*
- 6. Fordonsbredden, utom för påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon, eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak, är högst 2,55 meter.*
- 7. Bredden på påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon, eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak, är högst 2,60 meter.*

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om ytterligare villkor för fordonstågens konstruktion och utrustning samt för konstruktion av och utrustning till sådana fordon som får ingå i fordonstågen. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om förande av fordonstågen.

Genom att utöka Transportstyrelsens bemyndigande i paragrafen till att även omfatta förandet får vi möjligheten att ställa krav på till exempel förarens

erfarenhet och kompetens. Mer om detta finns beskrivet i avsnitten ”Erfarenhet, utbildning och behörigheter” och ”Trafiksäkerhet och framkomlighet” nedan.

Ändringen av 4 kap. 20 § tredje stycket trafikförordningen

Vi vill uppmärksamma regeringen på att 4 kap. 20 § tredje stycket har ändrats den 1 maj 2019 genom förordningen (2019:119) om ändring i trafikförordningen (1998:1276), det vill säga efter publiceringen av Trafikverkets rapport. Stycket har numera följande lydelse:

Bil med dolly till vilken det har kopplats en påhängsvagn får framföras med högst 80 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 2 inte är uppfyllda, om dollyn och påhängsvagnen registrerats och tagits i bruk före den 1 januari 1999, ingår i ett fordonståg som är högst 24,0 meter långt och är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färdbröms. Buss med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran får dock framföras med högst 60 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 1 eller 2 är uppfyllda.

Justering av texten och figuren i förslaget till vägmärkesförordningen

Texten och figuren i författningsförslaget till vägmärkesförordningen (2007:90) behöver justeras för att passa in i förordningen. Detsamma gäller texten till de närmare föreskrifterna i förslaget.

Erfarenhet, utbildning och behörigheter

Transportstyrelsen ställer sig bakom förslaget om att det ska krävas viss erfarenhet eller utbildning för att tillåtas föra de längre fordonstågen. Om ansvaret helt ligger på branschen finns risk att relevanta aktiviteter och åtgärder uteblir. Det finns flera alternativ för att säkerställa att förare av dessa längre fordonståg utbildas.

Branschen kan utbilda och Transportstyrelsen utöva tillsyn

Ett alternativ är att branschen får utbilda på egen hand och att till exempel Transportstyrelsen får bemyndigande och resurser att utföra tillsyn för att säkerställa att aktiviteter och åtgärder genomförs. Detta tillvägagångssätt finns beskrivet i bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (busspassagerarförordningen). Med det här alternativet bör ansvaret för att utbildningen genomförs ligga på transportföretagens ägare, likaså eventuella sanktionsavgifter.

Bestämmelser om utbildning kan införas i kommande regler om yrkeskompetensbevis

Ett annat alternativ är att föra in bestämmelser om utbildning i det kommande regelverket om yrkeskompetensbevis som är under utveckling i Sverige. Utvecklingsarbetet ska införliva EU:s direktiv om yrkeskompetensbevis i svensk lagstiftning.

Krav på CE-behörighet eller yrkeskompetensbevis för lastbil med släp

Vad gäller kravet på erfarenhet kan det vara lämpligt att föraren ska ha haft CE-behörighet i tre år eller ha haft yrkeskompetensbevis för godstransport i tre år. Även här bör ansvaret för att säkerställa att förarna har tillräcklig erfarenhet ligga på ägarna av transportföretagen. Genom ett utökat bemyndigande i 17 e § skulle Transportstyrelsen ges möjlighet att föreskriva om denna typ av krav för förandet av fordonen.

Ytterligare utredning behövs

De alternativ till reglering som har nämnts i detta avsnitt behöver utredas vidare för att det ska gå att fastställa vad som bäst bidrar till förarnas möjlighet framföra fordonstågen på ett trafiksäkerhet sätt och för hållbara godstransporter.

Får Transportstyrelsen utökat bemyndigande eller ska utföra tillsyn behöver även myndighetens finansiering ses över.

Fler regleringsalternativ bör jämföras

I rapporten föreslås att fordonståg på upp till 34,5 meter ska kunna tillåtas på vissa delar av det svenska vägnätet. Det framkommer ingen tydlig motivering till varför längre fordonståg upp till just 34,5 meter är den åtgärd som kommer att påverka trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö på bästa sätt jämfört med andra alternativ. Fler regleringsalternativ behöver diskuteras och jämföras.

Fordonsteknik och infrastruktur

I rapporten omnämns i avsnitt 6.1.2. att de samhällsekonomiska effekterna har multiplicerats med bruttopotentialen för bärighetsklass 4 (den högsta bärighetsklassen), trots att merparten av de vägar där det ska tillåtas längre fordonståg har bärighetsklass 1 (den näst högsta bärighetsklassen). För en mer nyanserad bild behöver även effekterna för vägar med bärighetsklass 1 redovisas.

Förutsättningar för poliskontroller

Enligt rapporten behöver det finnas förutsättningar för att tillåta längre fordonståg på svenska vägar, bland annat att det behöver tillkomma krav på

framkomlighet, tillgänglighet, spårning, stabilitet, bromsar, sikt och skyltning. Det saknas dock resonemang om och förslag på hur dessa krav ska kontrolleras.

För att skapa goda förutsättningar för polisen att genomföra kontroller av långa fordonståg behöver Trafikverket och kommuner säkerställa att det finns strategiskt utplacerade och ändamålsenliga kontrollplatser längs det vägnät som föreslås i figur 8 på sidan 50 i rapporten. Trafikverket och kommuner behöver även se till att det övriga vägnätet består av liknande platser för att ge polisen möjlighet att kontrollera de längre fordonstågen om de befinner sig utanför det avsedda vägnätet.

Trafiksäkerhet och framkomlighet

Trafikverket hänvisar till Adell et al. (2016) och drar slutsatsen att antalet trafikolyckor blir färre på grund av att det blir färre lastbilsfronter att krocka med. Transportstyrelsen kan inte dra samma slutsatser utifrån Adells studie. Vi bedömer att förslaget kommer att leda till att ökningen av olyckor inte blir lika stor.

Trafiksäkerhetsanalysen skulle behöva kompletteras med effekter av långa fordonståg på anslutningsvägar där farliga situationer sannolikt kommer att uppstå, till exempel när cyklister och andra trafikanter ska samsas med långa fordonståg i kurvor och korsningar. Därtill behöver analysen kompletteras med olycksrisken kopplad till omkörning av dessa fordonskombinationer.

En annan fråga som behöver utredas vidare är hur fordonen ska få kombineras för att det ska gå att säkerställa att fordonstågen framförs på ett trafiksäkert sätt. Vi tror att det kan finnas behov av att reglera hur fordonstågen får framföras för att ge föraren möjlighet att kombinera ett fordonståg som är trafiksäkert och har god framkomlighet. Detta är en av orsakerna till att vi ger förslag på ett utökat bemyndigande i 4 kap. 17 e § trafikförordningen.

Utmärkning både fram- och baktill

Rapporten innehåller förslag på åtgärder om att sätta fordonsskyltar baktill på längre fordonståg. I Transportstyrelsens tidigare föreskrifter och tillstånd om testverksamhet med fordonståg längre än 25,25 meter har vi konsekvent ställt krav på att fordonsskyltar ska finnas både fram- och baktill. Vi anser att så även bör vara fallet om fordonstågen kommer att tillåtas genom bestämmelser i trafikförordningen.

Orsaken till den här ståndpunkten är att både mötande och bakomvarande trafik behöver få information om att fordonstågen har en speciell utformning som man måste förhålla sig till på ett särskilt sätt och med viss försiktighet. Både mötande och bakomvarande trafik behöver informationen för att

kunna ta hänsyn till att de längre fordonstågen kränger mer än lastbilar med endast ett släp, eftersom fordonstågen har större bakåtförstärkning. Informationen är även till för andra trafikanter som delar vägmiljö med längre fordonståg, så att de får förutsättningar att förhålla sig till dessa fordon.

Samhällsekonomiska konsekvenser

Ett resonemang skulle behöva föras om hur de föreslagna reglerna kan leda till att större företag flyttar lager till orter som kan erbjuda billigare och effektivare logistiklösningar. Detta kan missgynna delar av landet utanför det vägnät som kommer att upplåtas för 34,5 meters och 74 tons fordonståg. Även de företag som inte har kapital eller förutsättningar att investera i nya längre fordonståg kommer att gå miste om konkurrens fördelarna med fordonstågen.

Transportstyrelsen instämmer i att förslagen kan medföra ökade konfliktytor vad gäller konkurrens mellan godstransporter via väg-, tåg- och sjötrafik. Konkurrenskraften för godstransporter via den förhållandevis flexibla vägtrafiken kommer att öka jämfört med sjötrafik, men om förslagen kommer att bidra till en förflyttning av godstransporter från sjötrafik till vägtrafik är dock svårt att förutspå. Här finns behov av mer underlag. Det står dock klart att samtliga fordonsslag, inklusive de längre fordonstågen, är nödvändiga för att möta behoven i det svenska transportsystemet.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog juristen Cecilia Malm och utredaren Kristofer Elo, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör