

Transportstyrelsen  
Box 267  
781 23 Borlänge

## Angående förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 meter

---

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

---

Mobility Sweden har tagit del av Transportstyrelsens föreskriftsförslag i syfte att möjliggöra ytterligare tre typer av fordonståg med längder över 25,25 meter. Vi välkomnar myndighetens förslag. Mobility Sweden anser att det är mycket positivt att Transportstyrelsen snabbt har återkommit med förslag till en komplettering av de två befintliga fordonskombinationer med längder över 25,25 meter, som tillåts sedan december 2023.

Vi noterar att Transportstyrelsen väljer att hålla fast vid en reglering som bygger på tekniska krav riktade mot fordonens konstruktion i stället för att införa funktionsbaserade krav. Mobility Swedens uppfattning är att detta är fullt rimligt med hänsyn till komplexiteten hos föreslagna fordonskombinationer. Eftersom de två nuvarande kombinationerna, A-dubbel och AB-dubbel, dessutom redan omfattas av krav riktade mot fordonens konstruktion, ter det sig naturligt att reglera de tillkommande kombinationerna enligt samma principer.

Transportstyrelsens ambition, att utforma föreskrifter som är enkla att förstå och som bidrar till att underlätta kontroll av regelefterlevnad betraktar vi som mycket viktig. Detta berördes redan i förra årets remiss (TSF 2022-138) av förslaget till införande av de nu befintliga fordonskombinationerna A-dubbel och AB-dubbel. Det ligger i sakens natur att det sannolikt krävs mer kunskap för att kunna kontrollera regelefterlevnaden hos fem fordonskombinationer över 25,25 meter jämfört med nuvarande två. Vår uppfattning är emellertid att Transportstyrelsens förslag till föreskriftsändringar är tydliga. Mobility Sweden anser dock att det vore en stor fördel om Transportstyrelsen utformar någon form av relevant utbildning riktad mot de som förväntas kontrollera regelefterlevnaden hos de längre fordonskombinationerna.

Vidare ser Mobility Sweden ett stort värde i att förslaget är utformat på ett sätt som gör att de föreslagna fordonskombinationerna, i viss utsträckning, kan sättas ihop av fordon som redan ingår i kombinationer upp till 25,25 meter. Detta bidrar till ökad flexibilitet liksom lägre kostnader för att kunna dra nytta av de nya fordonskombinationerna.

Enligt förslaget till 6 a § framgår att ingen axel, förutom lastbilens framaxel eller framaxlar, får vara styrande vid hastigheter över 40 kilometer i timmen. Mobility Sweden noterar dock att i t.ex. en B-dubbelkombination ingår dragbil och inte lastbil, varför 6 a § möjligen borde omformuleras till "Ingen axel utom lastbilens *eller dragbilens* framaxel...".

Enligt förslaget till 32 § ska link-påhängsvagnen i en B-dubbelkombination vara medspårande i hastigheter upp till 30 kilometer i timmen. Det är bra att det finns ett spann mellan hastigheten upp till vilken medspårning krävs och hastigheten då endast lastbilens/dragbilens framaxel/axlar får vara styrande. Efter diskussioner med våra medlemmar önskar vi dock att medspårande genomgående ändras till medspårande/aktivt styrd (således även i 24 § avseende den sista axeln på link-påhängsvagnen i en AB-dubbelkombination). Aktivt styrda axlar medger värdefulla fördelar vid t.ex. backmanöver jämfört med medspårande axlar. Från medlemshåll har även tydligt framförts att man inte vill ha några krav på tvångsstyrda släpaxlar.

Vidare vill Mobility Sweden efter diskussioner med Lastfordonsgruppen föreslå följande definitioner för styrda släpaxlar:

1. Självstyrande/medspårande axel: axel som antar en styrvinkel bestämd av axelns styrgeometri och aktuella raderingskrafter.
2. Aktivt styrd axel: axel som antar en styrvinkel bestämd av ett styraggregat med en egen kraftkälla t.ex. elektrisk eller hydraulisk.
3. Tvångsstyrd axel: axel som antar en styrvinkel bestämd av ett system av länkar från styrkil eller vändkrans.

Mobility Sweden ger stöd åt Transportstyrelsens förslag att Vägverkets föreskrifter VVFS 2005:131 upphävs och ersätts med nya föreskrifter från Transportstyrelsen. Vid sidan av att undvika dubbelreglering blir det enklare att finna relevanta föreskrifter på ett och samma ställe. Förslaget att ta bort kravet på att fordonen inom en och samma kombination inte får komma i kontakt med varandra vid vändning med fullt hjulutslag betraktar vi som rimligt. Att föreskriva händelser och situationer som inte får inträffa med en viss fordonskombination är en omfattande uppgift, som dessutom kan bli vilseledande då en uppräkningslista sannolikt aldrig blir uttömmande.

Stockholm den 11 oktober 2024

Calle Beckvid,  
Senior rådgivare, regulatoriska frågor  
Mobility Sweden