



LASTFORDONSGRUPPEN

2015-10-14

Remissvar

1 (1)

Calle Beckvid  
Calle.beckvid@tebab.com  
08-7820844

## Angående förslag till ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk 1 juli eller senare

Lastfordonsgruppen har beretts tillfälle att lämna synpunkter på rubricerat material. Enligt önskemål från Transportstyrelsen lämnar vi våra synpunkter i bifogat svarsformulär. Vi vill inledningsvis dock påpeka att vi anser att Transportstyrelsens förslag till ändringar är väl genomarbetat och i det stora hela mycket bra. Vänligen återkom om ni har intresse av exempel i form av bilder och/eller ritningsunderlag som komplement till våra synpunkter.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,  
Branschansvarig,  
Lastfordonsgruppen

Förslag till ny föreskrift

**Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli eller senare**

Datum 2015-10-14
Remissinstans Lastfordonsgruppen
Kontaktperson Calle Beckvid
E-post Calle.beckvid@tebab.com
Telefonnummer 08-782 08 44

**Synpunkter på förslag Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar och som tas i bruk den 1 juli eller senare**

§/Bilaga/Kapitel/Avsnitt i konsekvensutredning	Kommentar	Ev. förslag till ny skrivelse/motivering
TSFS 2016:x, Bilaga 1, avsnitt 3B	Trailer med kopplingsanordning för påhängsvagn, link, bör tolkas lika som dolly och lastbil som har anordning för påhängsvagn.	Kommentar: Det är ett dragande fordon som ska dra en påhängsvagn. Fordonet körs i princip aldrig utan påhängsvagn, vilket är fallet även för dragbil och dolly. Vid ett eventuellt ikraftträdande av regler som tillåter tyngre och längre fordon (ex. 74 ton), kommer det att behövas 3 axlade linkar. Dessa kommer då långt in under trailern och får svårt att klara svanhals vid sväng då extra underkörningsskydd är monterat. Eftersom axlar och fjädring sitter långt bak bör dessa kunna anses utgöra underkörningsskydd.
TSFS 2016:x, Bilaga 1, avsnitt 3B	Vad gäller timmerfordon bör bil och släp bedömas lika, U1, på samma sätt som anläggningsfordon.	Förslag till ny skrivning: ”Bil och släpvagn med bakåttipp, lösflakssystem, betongpump <b>eller timmerfordon</b> , får som alternativ uppfylla kraven i U1 i tabellen nedan.” Även

		timmerfordon framförs på sämre vägar och bör bedömas som anläggningsfordon.
TSFS 2016:x, Bilaga 1, avsnitt 42	Generellt bra, men, enligt U4 förslås band uppfylla kraven som sidoskydd. Detta anser LFG vara negativt.	Kommentar: Det är svårt att få banden tillräckligt spända för att de ska uppfylla kraven. Band som inte är tillräckligt spända kan utgöra säkerhetsrisk då de kan släppa och skada omgivningen.
TSFS 2016:x, Bilaga 1, avsnitt 48	När det gäller svängkrav för 25,25 m fordon vore det bättre att låta dessa omfattas av U5, dvs. med krav på 180 graders sväng inom en ytterradie på 12,5 m och en innerradie på 2 m.	Kommentar: Vi anser det vara eftersträvansvärt att ha en regel som omfattar samtliga fordon istället för olika regler. Då det finns krav på 25,25 m fordon bör det kunna omfatta alla.
TSFS 2016:x, Bilaga 1, avsnitt 50	I punkten anges i kravet K5 att kopplingsanordningen för kategori O3 och O4 ska beräknas med hänsyn till att fordonet väger 32000 kg.	Kommentar: Motsvarande krav finns inte i regelverket UECE Regulation 55. När vi är på väg mot tyngre bruttovikter är det rimligt att anta att vi kommer att ha dragfordon som väger mer än 32 ton. Att som UNECE ta bort kravet gör att man som chaufför måste kontrollera att kopplingsutrustningens prestanda är tillräcklig för den aktuella kombinationen. Då fångar man upp dessa fall med tunga dragbilar. Det är inget nämnvärt merarbete och den kontrollen måste man ju för övrigt göra för dragbilens kopplingsutrustning som inte har ett ”default”-värde för släpvagnens vikt. Visserligen finns i typintyget

		för dragbilen uppgifter om maximal släpvagns- / kärr-vikt. Emellertid råder olika uppfattning om hur den maximala vikten för det dragna fordonet ska beräknas. Det finns dessutom andra faktorer som avgör denna vikt.
TSFS 2016:x, Bilaga 1, avsnitt 50	Av punkten framgår att direktiv 94/20/EG gäller tills vidare. Direktivet utvecklas inte längre, utan all utveckling av direktiv och förordningar sker i UNECE Reg. 55.	Kommentar: Det bör finnas en borte gräns för nyregistreringar inom ramen för 94/20/EG, vilket ursprungligen var intentionen med förordning 661/2009/EG. Om 94/20/EG även fortsättningsvis hade varit aktiv och vidareutvecklats, hade det varit krav på att den senaste versionen skulle tillämpas vid någon given tidpunkt. Det är därför rimligt att man vid någon given tidpunkt bestämmer sig för att den ökade säkerhet som utvecklingen av R55 leder till också ska vara obligatorisk i tillämpning.
TSFS 2016:x, Bilaga 1, avsnitt 50	Av texten framgår att dolly som är utrustad med vändskivekoppling (klass G) monterad i kombination med kulvändkrans dessutom ska uppfylla kraven i rad K4.	Kommentar: Vi tolkar texten som att det inte finns något tvingande krav på kulvändkrans på dolly. Enligt K4 anges att det ska finnas en utslagsbegränsare, men utan krav på kulvändkrans. LFG anser att det bör finnas krav på kulvändkrans eftersom alla försök som har gjorts visar att denna lösning är bäst. Redan i dagsläget ser vi vintertid problem med 25,25 m fordon, dvs. korta 2-axlade dragbilar

