



Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
781 23 Borlänge

Remiss TSF 2015-147.

BIL Sweden och LFG, Lastfordonsgruppen lämnar gemensamt svar på er remiss om fordonstekniska krav på fordonståg med bruttovikt upp till 74 ton.

De föreslagna regleringsalternativen.

Vi förordar regleringsalternativ B2 med tillämpningsområde från 64000 kg till och med 74000 kg enligt konsekvensutredningens missivbrev.

Skälet är att de fordonsekipage som redan godkänts och tagits i bruk för dagens gällande och högst tillåtna bruttovikt på 64000 kg inte retroaktivt skall belastas av tillkommande regelverk efter sin redan juridiskt korrekt utförda registreringsbesiktning. Sådana 64000 kg ekipage skall inte behöva genomgå förnyad prövning och besiktning för att få fortsätta sin tjänst som 64000 kg ekipage. Det finns inte vederlagt att sådana 64000 kg ekipage uppvisat någon form av säkerhetsmässiga risker.

Svaret på de tekniska momenten delas in i 2 delar, de fordonstekniska kraven respektive förändringar i TSFS 2010:2.

De fordonstekniska kraven i ny TSFS 20(YY):(XX).

§7. Statiskt stabilitetskrav.

Vi motsätter oss detta krav därför att de 42000 kg trailers som 74000 kg-reglerna praktiskt kommer kräva redan har installerat stabilitetssystem mot vältning. Lång praktisk erfarenhet visar att ekipage med vältstabilitetssystem enbart på trailern fungerar helt klanderfritt. Vad gäller stabilitetssystem mot vältning på 4-axlig bil pågår arbetet inom EU i direktiv 661/2009 för att införliva kravet däri. Inom ramen för EU-lagstiftningen och MS skyldigheter skall Sverige följa utvecklingen i kommissionen och införa kravet i harmoni med EU.

Vi förordar däremot en utvecklad ”Anti-vält”-kunskap till förarkåren inom ramen för yrkesutbildningen för att förstärka säkerhetsbeteendet.

§8. Dynamiskt stabilitetskrav.

Vi motsätter oss detta krav för att vi upplever behovet mer påkallat för kommande 34 meters ekipage än de nu gällande 25,25 meters ekipagen.

Vi hävdar också att den ISO 14791:2000 det refereras till är en provningsstandard med flera tolkningsmöjligheter.

§9. Spåravvikelse på rak väg.

Vi motsätter oss detta krav då avdriften är omöjlig att mäta på ett vederhäftigt sätt samt att vägbanans bankning påverkar avdriften även om vägen är rak. Den högsta tillåtna fordonskombinationslängden blir dessutom oförändrad (25,25 meter), vilket gör provet svårmotiverat.

§10. Parkeringsbromskrav.

Vi finner förslaget relevant.

§11. Färdbromskrav.

Vi finner förslaget relevant.

§12. Krav på kopplingsanordning.

Vi finner förslaget relevant. Kommer dessutom med stor sannolikhet införas i ECE R 55. Föraren kan via sin smartphone enkelt och snabbt utföra de kontrollberäkningar av kopplingsprestanda som vid varje enskilt fall det behövs.

§13. Krav på motoreffekt och drivlina.

Vi motsätter oss kravet på uppdelat minimikrav om stegvisa kW motoreffekt/1000 kg tågvtikt utan övre gräns samt kravet i punkt 3. om hastighetsreduktion vid 1 % motlut. Vi förordar 5 kW/1000 kg upp till 44000 kg, 2 kW/1000 kg mellan 44000 och 64000 kg samt därefter 5 kW/1000 kg från 64000 kg upp till och med 74000 kg. Dispenstransporter skall behandlas separat enligt särskild TSFS. Se nedan.

Förslag till reviderad TSFS 2010:2.

Då TSFS 2010:2 gäller vid enskilt godkännande av enskilda fordon skall ej krav för fordonståg inarbetas häri. Bil och släp/trailer är enskilda fordonsindivider med egna registreringsnummer och individuella registreringsbevis.

Vi förordar därför att TSFS 2010:2 lämnas orörd och att istället särskild TSFS utarbetas för fordonståg och som också tar höjd för tänkbara dispenstransporter.

Stockholm den 20 maj 2016.

BIL Sweden

Lastfordonsgruppen

Ulf Svensson

Calle Beckvid