

vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Transportstyrelsens föreskrifter om förarprov BE, C1E, CE, D1E och DE (TSF 2017-24)

Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

STR har följande kommentarer:

Sammanfattning

STR har inget att anföra mot förslaget om nya föreskrifter om förarprov BE, C1E, CE, D1E och DE (TSF 2017-24) *bortsett* från de föreslagna kraven på fordon för behörighet CE, lastbil med släp- och påhängsvagn.

STR har ett genomarbetat motförslag avseende 20§ i kraven på fordon för behörighet CE. STR föreslår att fordonskombinationen lastbil med släpvagn ska ha en bruttovikt på **minst 38 000 kg** och vara tillåten att framföras på **Bk2-väg**, samt ha en total längd **av minst 18 meter**. För kombinationen lastbil med påhängsvagn vill STR att bruttovikten är 34 000 kg. STR har flera motiv till detta vilka redovisas. Bl.a. blir det lättare att mäta både för utbildare och prövare, detta krav är mer relevant då det bidrar till att öka motivationen för utbildare att anpassa längd på fordon till en mer realistisk längd.

STR anser att motförslaget är mer anpassat till svenska förhållanden, att det gynnar alla parter, dvs. elev, utbildare och prövare, och tolkar det som att det finns utrymme i EU-direktivet till denna typ av nationellt särkrav och anpassning. STR anser att det föreslagna förarprovet för CE, bättre än idag mäter förarens förmåga under realistiska former. Dessutom möjliggör det med stor sannolikhet en ökad tillgänglighet till förarprov vid fler platser.

Bakgrund

Inledningsvis vill STR klargöra att förbundets entydiga uppfattning är att ett körkortsprov för tung behörighet enbart är ett behörighetsprov, och inte ett yrkesförarprov. En yrkesutbildning för en lastbilsförare är något annat i vilket behörighetsutbildningen är en del.

Åkerinäringen rapporterar ofta om problem och kostnader som uppstår som en konsekvens av att personer som fått CE-behörigheten, inte har tillräcklig kompetens och erfarenhet. En vanlig skadetyper är förarnas backning mot luftsluss vilken normalt görs med tidspress. Erfarenheten visar att denna backning för en oerfaren förare ofta resulterar i en felaktig uppvidning, felaktig vinkel och då marginalerna i slussen är små, uppstår därmed ofta plåtskador vilka kan kosta åkeriet mellan 50 – 100 000 kr.

STR vill verka för ett förarprov som på ett bättre sätt än idag mäter förarens förmåga under realistiska former och som möjliggör en ökad tillgänglighet till förarprov vid fler platser. Därför har förbundet utarbetat ett detaljerat motförslag för behörighet CE, lastbil med släp- och påhängsvagn.

STR menar att dagens krav på fordonskombinationen vid prov kan ersättas med krav på en bruttovikt på minst 38 000 kg respektive 34 000 kg, att den ska vara tillåten att framföras på BK2-väg, samt ha en total längd av minst 18 meter.

Om vissa totalviktskrav som Transportstyrelsen beskriver i föreskrifter (ekipagets totalvikt och 2/3 av maxlasten på Bk1-väg) ersätts med STR:s förslag om en bruttovikt á max 34 000 kg (respektive 38 000 kg med släpvagn), torde man kunna köra på samtliga provorter (dvs. på Bk2 vägar) även framgent.

Vidare, STR menar avseende 18 § att om man ensidigt stryker krav på axelavstånd á fyra meter, så öppnar det upp för möjligheten att göra CE-prov med kárre eller "jigg". Detta innebär att kravnivån sänks på ett sätt som inte är motiverat utifrån de krav som ställs på ett behörighetsprov idag.

I bilagan till denna remiss har vi räknat på konsekvenserna av vårt motförslag.

Motiven till motförslaget är flera: det torde bli enklare att mäta, ett mer relevant prov, bättre ur miljöhänsende (pga. lägre däck- och vägbaneslitage) och enklare att finns bra provmiljöer. Ett annat motiv till förslaget är att det torde bidra till att öka motivationen för utbildare att anpassa längd på fordon till mer realistisk längd som man har i trafiken och som speglar transportbranschens vagnpark. De gamla kraven härrör från en tid då alla lastbilar hade manuella växellådor. Så är inte fallet idag utan moderna lastbilars växellådor och med effektiva hjälpbromsar (vatten- och oljeretarder eller kompressionsbroms) gör att utförsrullning i sig inte är något stort problem varför ekipagets vikt spelar mindre roll.

STR anser att det är viktigt att provet ska förläggas i miljöer som trafikeras av liknande ekipage som provfordonen med motivet att vi i Sverige i regel har längre fordonslängder jämfört med många andra EU-länder. STR:s motförslag torde även möjliggöra flera provorter och innebära ett antal nya moment i utbildningen.

I Norge har man t.ex. en mer kuperad trafikmiljö och där har man sedan flera år motsvarande krav på 38 ton vilket fungerar bra där och STR anser att ett krav på 34 ton för lastbil med påhängsvagn och 38 000 kg för lastbil med släpvagn borde även fungera i Sverige.

STR:s tolkning är dessutom att detta motförslag för CE-prov ryms inom ramen för EU-direktivet och är ett särkrav som är anpassat för nationella förhållanden avseende främst trafiksäkerhet.

Landskrona den 29 september 2017

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND


Berit Johansson
Förbundsordförande

Bilaga – STR:s förslag till Krav på fordon för behörighet CE, lastbil med släpvagn

Bilaga – STR:s förslag till Krav på fordon för behörighet CE, lastbil med släp- och påhängsvagn

Krav på fordon för behörighet CE, lastbil med släpvagn

Eftersom det finns olika regelverk avseende Krav på fordon för behörighet CE, lastbil med släpvagn vid prov, samt dessutom en utbildningsbransch att ta hänsyn till när fordonskraven ska bestämmas är det viktigt att först beskriva hur dessa fakta kan komma i konflikt med varandra, hur det bör undvikas och varför.

I direktivet är särkraven ur svensk synvinkel ganska lågt ställda och vår vagnpark ser lite annorlunda ut än i övriga Europa. Dagens regelverk som beskrivs i Tsfs 2012:46 och Tsfs 2012:47 är inte längre lika relevanta när det gäller krav på fordon och fordonskombinationer vid förarprov. Det finns också en poäng i att sträva efter mer enhetliga regler för alla tyngre behörigheter, med undantag för Tsfs 2012:48 eftersom det inte är möjligt att använda sig av bruttovikter vid körprov för behörigheterna D1 och D. Den föreskriften är bra som den är.

Vägbelastningstabell

Vi måste förhålla oss till vägbelastningstabeller som beskriver axel-, boggi- och trippelaxeltryck, på respektive vägtyp. De flesta "vanliga" 2-axliga påhängsvagnar begränsas boggitrycket till 16 ton, för Bk2-vägar. För Bk1-vägar är spannet 16 - 19 ton.

Vid trippelaxlade fordon ökas tillåtet tryck till 20 - 24 ton beroende på axelavstånd.

Bruttoviktstabell

I bruttoviktstabellerna begränsas bruttovikten på fordonet eller fordonståget av avståndet mellan första och sista axel. För att nå en rimlig nivå på fordonskombinationen som tar hänsyn till direktivets värden, hamnar bruttovikten på 38 ton.

Allmänna regler

Utöver bruttoviktstabellens begränsningar finns det allmänna regler som vi också måste ta hänsyn till. För ett tvåaxlat motordrivet fordon gäller 18 ton, både på Bk1 och Bk2-väg.

Förslag

Att sätta för låga krav på provfordonen (minimikraven enligt direktivet) skulle kunna leda till oseriös utbildning. Att å andra sidan sätta orimligt höga krav på dessa provfordon gynnar varken utbildningsföretagen eller transportbranschen. Utbildare som behöver använda "riktiga" fordon missgynnas gentemot de som använder fordon som hamnar i det lägst tillåtna segmentet. Att behålla dagens krav skulle också strida mot argumentet att kunna genomföra körprov på fler orter i Sverige.

STR anser att om vi använder de fakta som vi måste förhålla oss till samt tittar på transportbranschens fordon, är detta en gyllene medelväg.

17§, 18§, 19§, 20§, 21§, 22§, 23§ bör därför ändras enligt följande:

Krav på fordon för behörighet CE, lastbil med släpvagn

17 § Vid körprov för behörighet CE, lastbil med släpvagn, ska lastbilen ha

1. en totalvikt av minst 16 000 kg, och
2. en längd av minst 8 meter.

18 § Släpvagnen ska ha

1. en totalvikt av minst 18 000 kg,
2. ett axelavstånd av minst fyra meter och
3. en längd á minst 7,5 meter

19 § Fordonskombinationen ska dessutom ha

4. en bruttovikt på minst 38 000 kg och vara tillåten att framföras på Bk2-väg,
 1. en total längd av minst 18 meter,
 2. en bredd av minst 2,4 meter, och
 3. vara utrustad med antilåsningssystem för bromsar (ABS).

20 § Lasten på dragfordonet ska vara förankringsbar och av styckegodskarakter.

Lastutrymmet på såväl dragfordon som släpvagn ska ha formen av en sluten lådkonstruktion och vara minst lika bred som förarhytten.

Lastutrymmet på dragfordonet ska dessutom vara minst lika hög som förarhytten. Höjden får dock inte understiga 3,5 meter.

Krav på fordon för behörighet CE, lastbil med påhängsvagn

21 § Påhängsvagnen ska ha

1. en längd av minst 12 meter, och
2. minst 2 axlar.

22 § Fordonskombinationen ska

1. ha en totalvikt av minst 34 000 kg och vara tillåten att framföras på Bk2-väg,
2. ha en total längd av minst 16 meter,
3. ha en bredd av minst 2,4 meter, och
4. vara utrustad med antilåsningssystem för bromsar (ABS).

23 § Lasten ska vara förankringsbar och av styckegodskarakter.

Lastutrymmet ska ha formen av en sluten lådkonstruktion som är minst lika hög och bred som förarhytten. Höjden får dock inte understiga 3,5 meter.

Argument för ändring:

1. Används tvåaxlig dragbil och tvåaxlig påhängsvagn måste avståndet mellan fordonstågets första och sista axel (enligt bruttoviktstabellen) vara minst 11,4 meter (omräknat i fordonslängd stämmer det bra överens med direktivets minimikrav på minst 14 meter) och enligt tabellen blir bruttovikten 38 ton. Det skulle vara den kortaste möjliga fordonskombination vi körprov, *se bilaga*.
2. De allmänna begränsningarna för tvåaxligt motordrivet fordon på svenska Bk2 vägar är 18 ton. Påhängsvagnens boggitryck får som högst vara 16 ton vilket leder till $18+16=34$ ton. Dessa fordonskombinationer speglar inte riktigt Sveriges fordonsflotta. STR vill helst inte medverka men heller inte motverka att dessa fordon får användas vid körprov. Vill man som utbildare köra med oproportionella fordonskombinationer måste utbildaren lasta kombinationen med 2 000 kg mer med vårt förslag än dagens gällande regler, för att vara godkänd att användas vid körprov. Lastfördelningen blir då extra viktig så inte axeltrycken överskrids etc. Fordonskombinationen kommer att dra mer bränsle och får belastas extra hårt vilket ger andra slitage som följd.
3. Eftersom det finns argument för att öppna fler provorter kommer det också ställas krav på att det ska vara möjligt att genomföra prov där det finns vägar med bärighetsklass 2, vilket är vanligt förekommande. Det skulle vara motsägelsefullt att begränsa möjligheten med anledning av att ekipagen är för tunga.

Om kravet 34 000 kg bruttovikt för prov med påhängsvagn och 38 000 kg bruttovikt med släpvagn och vara tillåten att köras på Bk2-väg blir verklighet, istället för 2/3 av

maxlasten på Bk-1, kommer det vara möjligt att utföra körprov även på orter med vägar med Bk-2. Det bör nämnas att med vårt förslag ges möjligheten att utan dispenser använda fler vägar både vid övningskörning och prov. Körproven, trots en viktmissig lättnad, måste genomföras i relevanta miljöer.

4. De utbildare som väljer längre fordonskombinationer vilket på sikt vårt förslag är ett incitament för. Utbildarnas fordonsflotta som ofta är treaxlig dragbil med tre- eller fyraxlig släpvagn och speglar den fordonsflotta som körs i Sverige, kommer att gynnas istället för att straffas. Med bruttovikt på 38 ton skulle istället lastvikten reduceras 8 000 kg -10 000 kg fördelat på hela fordonskombinationen. STR hävdar att fordonslängden är en viktigare faktor i körkortsutbildningen än att komma upp i höga bruttovikter.
Viktigt att påpeka är att denna viktminskning på fordonskombinationen med vårt förslag inte skulle försämra utbildningen. Utbildarna skulle utan tvekan nå acceptabel kunskapsnivå.
5. Viktminskningen skulle ge miljövinster och samtidigt minska övriga slitage på däck mm. Det skulle även utifrån en miljöaspekt vara en fördel att inte behöva köra runt med onödigt mycket last vid alla körlektioner som eleverna måste köra. Idag är växlingsmomentet inte längre något problem och kan därför heller inte anses vara något argument för att behålla dagens krav, tycker STR.
6. Vill yrkesförarutbildare låta sina elever köra med ännu högre tonnage och väljer att använda fordon som klarar högre lastvikt (till exempel 74 ton) är inte ett sådant ekipage möjligt att använda vid körprov, med gällande bestämmelser. Bruttovikten med dagens krav blir för hög för att få framföras på Bk 2-väg. För närvarande är dessa fordonsekipage visserligen inte så vanliga men ser vi några år framåt är det inte osannolikt att sådana fordon kommer att förekomma.
7. STR menar avseende 18 § att om man ensidigt stryker krav på axelavstånd á fyra meter, så öppnar det upp för möjligheten att göra CE-prov med kärra eller "jigg". Detta innebär att kravnivån sänks på ett sätt som inte är motiverat utifrån de krav som ställs på ett behörighetsprov idag.

Önskemål

Det vore önskvärt att även se över föreskriften TSFS 2012:46. Det skulle innebära att dragbilens bruttovikt borde ligga på 18 ton istället för 2/3 av maxlasten av Bk-1 (direktivet beskriver tillåten totalvikt på minst 12 000 kg och den faktiska vikten ska vara minst 10 000 kg). Om en utbildare skulle använda en dragbil som har fyra axlar med dagens regelverk, måste fordonet lastas till 2/3 av maxlasten för Bk-1. Det skulle även i detta fall begränsa möjligheterna att genomföra körprov på fler orter.

Exempel på ekipage som hamnar i det lägsta segmentet på längd och vikt för dragbil med påhängsvagn.



Dragbil: LAH 998

Längd : 5800 mm
Bredd : 2520 mm
Höjd : 3819 mm
Tjänstevikt (faktisk vikt): 7 315 kg
Max lastvikt: 12 685 kg
Totalvikt: 20 000 kg
Garanterat axel/boggitryck: 7 100 kg
Garanterat axel/boggitryck: 13 000 kg

Kopplingsavstånd: 4470 mm
Ursprunglig totalvikt: 20 000 kg
Skattevikt: 18 000 kg

Tillåten lastvikt: 10 685 kg

Bakre överhäng: 700 mm
Antal axlar: 2
Antal hjul: 6
Vägvänlig fjädring: Ja
Max axelavstånd axel 1-2 : 3700 mm

Påhängsvagn: CLR 803

Längd: 13800 mm
Bredd: 2600 mm
Höjd: 4340 mm
Tjänstevikt (faktisk vikt): 11690 kg
Max lastvikt: 23 310 kg
Totalvikt: 35 000 kg
Ursprunglig totalvikt: 35 000 kg
Skattevikt: 20 000 kg

Bakre överhäng: 2460 mm
Lastutrymmets längd: 13450 mm

Max axelavstånd axel 1-2: 1810 mm

Garanterat axel/boggitryck: 15 000 kg
Garanterat axel/boggitryck: 20 000 kg

Kopplingsavstånd: 12120 mm