SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:341

av Crister Carlsson och Lars Beckman (båda M)

Ett moderniserat regelverk för bärgning av tunga fordon

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att modernisera regelverket för bärgning av tunga fordon, så att bärgningsfordon vid bärgningsuppdrag kan undantas från trafikförordningens generella viktbegränsningar och i stället få utnyttja sin tekniskt godkända kapacitet samt moderna och effektiva bärgningsmetoder, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sveriges vägar trafikeras i dag av allt tyngre, längre och mer avancerade lastbilar och fordonskombinationer. Utvecklingen har bidragit till effektivare transporter. Det minskar i sin tur näringslivets transportkostnader och ökar framkomligheten. Samtidigt ställer den ökade krav på samhällets förmåga att snabbt och säkert hantera fordon som drabbas av olyckor eller tekniska haverier.

När ett tungt fordon blir stående på en väg kan konsekvenserna bli omfattande. Trafiken kan behöva stängas av under lång tid, vilket leder till köbildning, förseningar för näringslivets transporter och betydande samhällsekonomiska kostnader.

Bärgningsbranschen har samtidigt genomgått en betydande teknisk utveckling. Moderna bärgningsfordon har hög kapacitet och branschen har utvecklat och provat effektiva metoder för att hantera allt tyngre och längre fordonskombinationer.

Problemet är att lagstiftningen inte fullt ut har följt med den tekniska utvecklingen. Regelverket behöver därför moderniseras så att bärgningsfordons nya kapacitet och branschens utvecklade metoder kan användas för att snabbare få undan tunga fordon som blivit stående, till gagn för både trafiksäkerheten och företagens konkurrenskraft.

Modernare regelverk som möjliggör en effektivare bärgning av tunga fordon skulle innebära betydande samhällsvinster. Kortare avstängningstider minskar trafikstörningar, förbättrar framkomligheten för näringslivets transporter och gör att människor snabbare

kommer fram till jobb, skola och andra åtaganden. Det begränsar samhällsekonomiska kostnader vid olyckor och haverier. Det bidrar även till ökad säkerhet för trafikanter och personal som arbetar på olycksplatser.

Dagens bestämmelser om vikter och dimensioner innebär att tunga bärgningsfordon, beroende på olyckans eller haveriets karaktär och vilket fordon som bärgas, kan ha svårt att genomföra uppdraget inom gällande viktbegränsningar. Detta trots att bärgningsfordonet är tekniskt konstruerat och godkänt för att hantera betydligt högre belastningar.

Det innebär att bärgningsföretag i vissa situationer tvingas använda mer tidskrävande metoder eller ytterligare resurser för att genomföra en bärgning som tekniskt skulle kunna utföras betydligt effektivare.

Norge har redan moderniserat sitt regelverk och infört särskilda undantag för tunga bärgningsfordon**.** Det visar att det finns möjligheter att skapa mer ändamålsenliga bestämmelser som tar hänsyn till bärgningsverksamhetens särskilda förutsättningar.

Även i Sverige bör bärgningsfordon vid bärgningsuppdrag kunna undantas från trafikförordningens generella viktbegränsningar. I stället bör bärgningsfordonets tekniskt godkända kapacitet vara styrande för vilka vikter som får hanteras, med bibehållna krav på trafiksäkerhet och hänsyn till väginfrastrukturens bärighet.

Crister Carlsson (M) *Lars Beckman (M)*