

Regeringen
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar – Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

Sammanfattning

Transportstyrelsen anser att förslaget ekonomiska konsekvenser måste analyseras och värderas i förhållande till förslaget mervärde. Transportstyrelsen är tveksam till att i ett direktiv om trafik ta in bestämmelser om godkännande av fordonsutrustning och är tveksam till att Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt förslaget. I avsnittet Transportstyrelsens synpunkter har styrelsen redovisat synpunkter på enskilda punkter i förslaget. Styrelsen har ingen erinran mot övriga punkter.

Förslaget

Förslaget innebär i korthet följande:

- Påbyggnad av aerodynamiska anordningar baktill på fordon som inte ska räknas in i fordonslängden.
Förslaget görs för att förbättra energieffektiviteten. Aerodynamisk utrustning på fordonen ska i vissa fall inte medföra att fordonen överskrider de högsta tillåtna längderna. Beräkningar visar på en minskning av bränsleförbrukningen på 5–10%.
- Omdefiniering av utformningen av förarhytterna på dragfordon för att förbättra aerodynamiken och förarens synfält.

Förslaget ger möjligheter att utforma fordonskabinerna för att möjliggöra en struktur för att bättre kunna ta upp energin i händelse av en sammanstötning med oskyddade trafikanter. Den ytterligare längden som det innebär ska inte medföra att fordonen överskrider de högsta tillåtna längderna för fordonen.

- Öka största tillåtna bruttovikten på fordon som drivs med hybrid eller elmotor med 1 ton.
Fordon som drivs med hybrid- eller elmotorer blir tyngre och kan därmed inte lasta lika stor nyttolast som konventionella fordon. Förslaget innebär att den största tillåtna bruttovikten 18 ton i punkt 2.3.1 i bilagan ska avse andra tvåaxlade motorfordon än bussar. Har fordonen hybriddrift eller eldrift ska den största tillåtna bruttovikten vara 19 ton.
- Öka största tillåtna bruttovikten på tvåaxliga bussar med 1 ton till 19 ton.
Både busspassagerare och deras bagage har med åren blivit tyngre vilket medför att bussarna riskerar att överlastas. Den största tillåtna bruttovikten ökas därför.
- Öka fordonslängden för fordon som transporterar 45-fots containrar med 15 cm.
Vanliga containertransporter består av 20 och 40 fots containrar, nu blir 45 fots container vanligare. För att dessa ska kunna transporteras på väg behöver längdreglerna ändras.
- Vid transport enligt artikel 4.4.a) eller b) får fordon passera en gräns mellan två länder som båda tillåter större längder och bredder.
Regeln föreslås för att möjliggöra transporter över gränser mellan två länder som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa punkten 4 i artikel 4. i direktivet. Bestämmelsen blir tillämplig på specialiserade fordon och fordonståg samt fordonståg enligt modulsystem (25,25 meter)
- Införa teknik för att genomföra vägningar av fordon under färd för att kontrollera överlastade fordon.
För att komma till rätta med den stora andelen transporter som genomförs med överlast föreslås två alternativa lösningar. Ett alternativ är ett fordonsinstallerat vågsystem och det andra är ett vågsystem i vägen som väger passerande fordon.

Transportstyrelsens synpunkter

- Artikel 4.4.a. I första meningen bör ”en medlemsstats” ändras till ”medlemsstaters” för att få samma innebörd som punkt 1a och b
- Artikel 4.4.b. I den föreslagna texten bör ordet ”två” tas bort och ”båda” ersättas med ”samtliga”, för att möjliggöra transporter över

gränser mellan länder som samtliga vidtagit åtgärder för att tillämpa punkten 4 i artikel 4.

- Artiklarna 4.6, 5b och 8a. Artiklarna innehåller undantag för fordon tagna i bruk innan 2006. Om undantagen tas bort och syftet är att reglera vad som ska vara nationellt tillåtet måste detta förtydligas. I så fall är Sveriges ståndpunkt att övergångstiden bör förlängas, vad det annars skulle innebära för Sverige måste utredas ytterligare.
- Artikel 8. Vi stödjer förslaget att aerodynamiska anordningar inte ska räknas in i fordonslängden. Direktiv 96/53 handlar om trafik och transporter med fordon. Aerodynamiska utrustningar regleras i Kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG. Ändringen bör i stället genomföras genom hänvisning till förordning (EG) nr 661/2009. I förordning (EU) nr 1230/2012 räknas sådan utrustning upp till 500 millimeter inte in i fordonslängden. Direktivet bör ha samma längdreglering som förordningen. Artikelns nuvarande utformning avstyrks.
- Artikel 9. Vi stödjer förslaget att aerodynamiska anordningar inte ska räknas in i fordonslängden. Detaljerade tekniska krav med hänsyn till trafiksäkerhet finns redan i ECE-reglemente 29 om förarhytt, ECE-reglemente 26 om yttre utformning samt ECE-reglemente 61 om siktkrav framåt och ECE-reglemente 46 om indirekt sikt. Artikelns nuvarande utformning avstyrks. Ändringen bör i stället genomföras genom hänvisning till förordning (EG) nr 661/2009.
- Artikel 11. Förslag om större längd för fordon med 45-fotscontainrar.

Transportstyrelsen anser att detta inte är ett problem för Sverige eftersom vid färd på väg som inte är enskild är den största tillåtna längden på fordon eller fordonståg 24 meter, eller 25,25 meter. Dessa containrar kan transporteras på nuvarande släpvagnar med ett överhäng av lasten på 5 fot. Transportstyrelsen har ingen erinran mot förslaget i sak.

Förslag om största väglängd 300 kilometer vid intermodal transport som inleds eller avslutas med vägtransport. Transportstyrelsen

uppfattar bestämmelsen som att den medger längre vägtransport om det inte finns en terminal inom vägavståndet 300 kilometer. I den svenska språkversionen har bestämmelsen formulerats som att den inledande eller avslutande vägsträckan ska vara minst 300 kilometer. I andra språkversioner ska vägsträckan vara mindre än 300 kilometer.

- Artikel 12. Införande av automatiserade urvalskriterier för vägkantskontroller innebär kostnader för både företag och medlemsstater, därför måste en mer grundläggande analys göras. Vi kan inte kräva att fordon ska utrustas med mer utrustning än vad ramdirektivet 2007/46/EG för typgodkännande m.m. gör gällande. Artikeln bör strykas.
- Artikel 13. Artikeln avser administrativa påföljder vid överträdelser och tar bland annat upp när överlasten, överlängden eller överbredden ska medföra att ett förfarande för företags förlust av gott anseende ska genomföras i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) 1071/2009. Följderna av ändringsförslaget bör utredas ytterligare.
- Artikel 14. Vid internationella transporter är avsändaren ofta i ett annat land än Sverige. Hur en svensk myndighet på ett verksamt sätt ska ålägga en avsändare i ett annat land en sanktionsavgift bör utredas ytterligare. Det bör också utredas hur ansvar ska åläggas då en fordonslast innehåller gods från flera avsändare. Artikeln bör strykas.
- Artikel 16. Kommissionen vill ha mandat att ge ut delegerade akter beträffande:
 - tekniska krav på aerodynamiska anordningar samt hur dessa ska godkännas och intygas,
 - tekniska specifikationer för ombordsystem för vägning, urvalskontroller för vägkantskontroll.Transportstyrelsen anser att kraven bör bestämmas i ett mer öppet förfarande än i Kommissionen. Styrelsen är tveksam till att i ett direktiv om trafik ta in bestämmelser om godkännande av fordonsutrustning. Mot bakgrund härav anser styrelsen att artikel 16 bör strykas.

Transportstyrelsen har inga kommentarer till övriga förslag till ändringar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Ann Heljeback, sektionschef Anna-Karin Bergström, verksamhetsjurist Klas Rehnberg, utredare Anders Guneriusson, och utredare Mats Willén, den senare föredragande.

Staffan Widlert
Generaldirektör