

Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss av kommissionens förslag till revidering av mått- och viktdirektivet 96/53/EG

Transportstyrelsen har tagit emot en remiss från Regeringskansliet gällande förslag på ändringar av Europaparlamentets och rådets förordning av direktiv 96/53/EG om vägfordons mått och vikt.

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker flertalet av de föreslagna ändringarna direktivet och dess bilaga 1.

Transportstyrelsen avstyrker förslag som innebär att medlemsstater (MS) som nationellt tillåter högre vikter och större dimensioner än vad som framgår av direktivet inte medges ha motsvarande bestämmelser för internationell trafik.

Transportstyrelsen avstyrker samtliga förslag på ökade bruttovikt om inte dessa – i likhet med trafikförordningens (1998:1276) bestämmelser – åtföljs av krav på minsta avstånd mellan fordonets eller fordonstågets första och sista axel.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget på ökat drivaxeltryck på vissa nollutsläppsfordon (ZEV) från 11,5 till 12,5 ton.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om ändrad definition av släpvagn eftersom det försvårar MS rätt att nationellt kunna tillåta personbefordran i släpvagnar kopplade till bussar.

Transportstyrelsens synpunkter

Artikel 2 (definitioner)

2.2 (släpvagn) och 2.3 (påhängsvagn)

Definitionen av släpvagn och påhängsvagn ändras på så sätt att man hänvisar till definitionen av släpvagn i Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2018/858. Förslaget medför att inte endast fordon avsedda

för godsbefordran kommer att omfattas av direktivet utan även släpvagn och påhängsvagn avsedd för personbefordran.

Transportstyrelsen anser att direktivet inte generellt bör begränsa MS rätt att – utifrån sin infrastruktur och sina behov – nationellt kunna tillåta trafik med bussar med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran. Sådana släpvagnar bedöms främst användas i lokala transporter som komplement vid högtrafik och bör därför inte innebära någon nämnvärd påverkan på den internationella konkurrensen. Transportstyrelsen avstyrker förslaget.

Om definitionen av släpvagnar ändå ändras i enlighet med förslaget bör det ges möjlighet i direktivet för MS att nationellt tillåta släpvagnar avsedda för personbefordran. Det kan ske genom ett tillägg i artikel 1.3 enligt följande. ”Detta direktiv ska inte tillämpas på ledbussar med mer än en ledad sektion *samt buss med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran*”.

Vad gäller påhängsvagnar avsedda för personbefordran bedöms sådana numera knappast förekomma i Sverige. Enligt direktivet kan längden på en sådan kombination uppgå till högst 16,5 meter. Myndigheten ser därför inga problem med den föreslagna definitionen av en påhängsvagn.

2.5 (European Modular System)

Enligt förslaget inför en definition av det europeiska modulsystemet (EMS). I nu gällande direktiv finns ingen sådan definition. Transportstyrelsens anser att det är bra att det införs en definition av EMS, men att det är viktigt att definitionen inte riskerar att medföra oönskade begränsningar för såväl nationell som internationell trafik.

Enligt Transportstyrelsens mening handlar EMS i sin grund inte om vikt- och höjdbestämmelser utan enbart mått som reglerar lastlängd. I den föreslagna definitionen anges vikt. Vidare används begreppet ”dimensions” vilket därmed innefattar även höjd.

Enligt förslaget framgår att EMS-kombinationer får överskrida (”may exceed”) de högsta tillåtna vikterna som framgår av bilaga 1. Dock anges att de ingående fordonen i kombinationen inte får överskrida de vikter som framgår av bilagan. Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna definitionen begränsar högsta tillåtna bruttovikt för treaxligt motorfordon i internationell trafik till högst 26 ton. I trafikförordningen medges en högsta bruttovikt på 28 ton för ett sådant fordon. Vidare bedöms den föreslagna definitionen medföra att den högsta tillåtna höjden på de ingående fordonen i en EMS-kombination inte får överskrida 4,0 meter. Av artikel 4.2 punkten a framgår dock att MS nationellt får tillåta högre höjder än 4,0 meter. Det är med stöd av den artikeln som Sverige nationellt inte behöver införa någon höjdbegränsning. Finland tillåter till exempel 4,4 meters höjd. Om förslaget inte ändras kommer det att riskera medföra att de fordon som idag utför transporter mellan Sverige och Finland kommer att bli förbjudna om dess höjd är högre än 4,0 meter. Motsvarande problem kommer att uppstå vid transporter mellan Sverige, Norge och Danmark.

Transportstyrelsen avstyrker den föreslagna definitionen av EMS eftersom den förbjuder användning av EMS fordon om höjden på dessa fordon överstiger 4,0 meter. Om definitionen av EMS ändå bör ändras är följande lydelse acceptabel.

European Modular System' shall mean a motor vehicle ~~or vehicle combination~~ coupled to one or more trailers or semitrailers where the total *vehicle* combination exceeds the maximum authorised length and may exceed the maximum authorised weights laid down in Annex I and where the individual motor vehicle, trailer(s) and semitrailer(s) do not exceed the weights, *width or length dimensions* laid down in Annex I

2.21 (Hur mätningar av fordon ska göras)

Artikeln handlar om hur fordons dimensioner ska mätas. Enligt förslaget försvinner hänvisningen till att mätning av ett fordons dimensioner ska mätas i enlighet med det nu upphävda ramdirektivet för typgodkännande 2007/46/EG. Mätning ska istället kontrolleras mot motsvarande värde för det informationsdokument som medföljer typgodkännande för fordonet. Det dokument som nämns är dock inte tillgängligt för alla utan normalt endast för fordonstillverkaren och typgodkännandemyndigheten. Skulle mätningen baseras på uppgifter som finns i intyget för överensstämmelse (COC) är det information som för svenskregistrerade fordon finns tillgängliga i vägtrafikregistret. När det gäller mätning av en hel fordonskombination kan det dock vara något mer komplicerat, särskilt om lastbil och släpvagn är registrerade i olika länder och det saknas tillgång till registrerade uppgifter.

Den föreslagna bestämmelsen gör därför att mätning av dimensioner i en del fall kan vara svårt. Transportstyrelsen föreslår därför att man i kommande förhandlingar bör verka för att det kan vara möjligt att använda andra mätmetoder vid mätning av längd på fordonståg.

Artikel 4

Artikel 4.1

Artikel 4.1 ges ett tillägg med en ny punkt (c) med följande lydelse.

1. Member States shall not authorise the normal circulation within their territories:

...

(c) "of vehicles or vehicle combinations for the international transport of goods or passengers which are not in conformity with the characteristics set out in Annex I."

Den föreslagna punkten (c) innebär att MS *inte* får tillåta fordon i internationell trafik av fordon och fordonskombinationer vars egenskaper avviker från vad som anges i Bilaga 1 till direktivet. Om två angränsande

MS – med stöd artikel 4.4a eller 4.4b – nationellt tillåter fordon och fordonskombinationer vars dimensioner avviker från vad som anges i bilaga 1 till direktivet, medför artikeln att det inte är tillåtet att använda dessa vid gränsöverskridande trafik. Detta gäller även om de båda MS tillåter sådana fordon eller fordonskombinationer i sin nationella trafik. Den svenska trafikförordningen gör generellt sett ingen skillnad på om det rör sig om nationell eller internationell trafik. Om den föreslagna punkten (c) tas bort kommer trafikförordningen att följa direktivet.

Ett annat problem med lydelsen i den föreslagna punkten (c) är att den begränsar MS rätt kunna tillåta högre höjder än 4,0 meter i internationell trafik. Se vår synpunkt till den föreslagna definitionen av EMS.

Transportstyrelsen avstyrker i första hand den föreslagna punkten (c) eftersom den inskränker rätten för de MS som nationellt (med stöd av artikel 4.4a och 4.4b) tillåter tyngre och större fordon och fordonskombinationer att kunna tillåta motsvarande vikter och dimensioner för fordon i internationell trafik. Om en punkt (c) trots detta kvarstår bedömer Transportstyrelsen att artikel 4.1 omformuleras enligt nedan.

1. Member States shall ~~not~~ authorise the normal circulation within their territories:

(a) of vehicles or vehicle combinations for the national transport of goods which are ~~not~~ in conformity with the characteristics set out in points 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 and 4.4 of Annex I;

(b) of vehicles for national passenger transport, which are ~~not~~ in conformity with the characteristics set out in points 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 and 1.5a of Annex I

(c) of vehicles or vehicle combinations in international traffic which are in conformity with the characteristics for national traffic.

Med ovanstående formulering måste MS tillåta samma vikt- och dimensionsbestämmelser för fordon i internationell trafik som gäller för fordon i nationell trafik.

Artikel 4.3

Artikel 4.3 avser transporter av odelbara laster. Det är kommunerna och Trafikverkets regioner i egenskap av väghållningsmyndigheter som har bemyndigande i trafikförordningen att medge undantag (dispenser) för sådana transporter. Transportstyrelsen har ett bemyndigande i trafikförordningen att meddela föreskrifter med generella undantag för transport av odelbara laster vilket myndigheten gjort genom TSFS 2023:36 och TSFS 2023:37.

Transportstyrelsen bedömer att tillägget med ”weights” i första stycket inte behövs eftersom direktivets högsta tillåtna vikter – till skillnad från dess dimensionsbestämmelser – endast gäller för lastade fordon som används i internationell trafik. Se definitionerna av ”högsta tillåtna vikt” samt ”högsta tillåtna axeltryck” i artikel 2. Vidare bedömer myndigheten att det som föreslås i det nya andra stycket främst berör de statliga och kommunala väghållarna.

Vad gäller varningsskyltar för transporter av odelbara laster vill man att MS ska främja användning av skyltar med piktogram framför skyltar med text. Transportstyrelsen ser positivt på om varningsskyltar ska som piktogram med likartat utseende inom EU. Dock kan det ifrågasättas om det är lämpligt med en regel att främja sådana skyltar i avsaknad av regler från Kommissionen om hur de ska se ut. Om förslaget kvarstår bör regeringen i kommande förhandlingar verka för att ett sådant mandat ges till Kommissionen.

Artikel 4.4a

Genom en ny artikel 4.4a införs krav på de MS som nationellt tillåter trafik med EMS. Kraven består i att MS på ett tillgängligt och transparent sätt ska ha information relaterade till MS största tillåtna vikter och dimensioner (a), vilket vägnät fordonståg enligt EMS får föras på (b). Vidare framgår av punkten (c) att vägnätet ska vara angränsade till andra MS som också tillåter EMS samt att MS ska inrätta ett övervakningssystem för att bedöma hur EMS inverkar på vägsäkerheten, väginfrastrukturen, samverkan med andra transportslag, dess miljöpåverkan inklusive dess påverkan för andra transportslag (d).

I dagsläget är det svårt att bedöma hur kraven enligt (a) och (b) ska vara utformade och hur de ska införlivas, till exempel om det räcker med information på en webbsida. Om så är fallet bör förslaget inte medföra några nämnvärda kostnader för MS. Här kan också nämnas den kommande revideringen av ITS-direktivet, 2010/40/EU, där det införs krav på MS att för delar av vägnätet tillhandahålla data om begränsningar av vikt/längd/bredd/höjd.

Punkten (c) borde inte vara större betydelse för Sveriges del då vi redan i dag tillåter 25,25 meter långa fordonståg på alla vägar som inte har en särskild (oftast lokal) regel om begränsad fordonstågslängd.

Beroende på hur denna artikel ska implementeras kan kraven i punkterna a–d komma att vara kostnadsdrivande. Vi har svårt att bedöma hur stora dessa kostnader skulle kunna bli. Först när den slutgiltiga utformningen av artikeln är beslutad kan en kostnadskalkyl och konsekvensbeskrivning tas fram. Om Transportstyrelsen ska utföra någon av dessa uppgifter har myndigheten ett mycket begränsat utrymme vad gäller ytterligare eller tillkommande administrativa bördor, vilket kan få undanträngningseffekt på annan verksamhet.

Av andra stycket framgår att MS som inom sina territorier tillåter EMS i nationell trafik även måste tillåta dessa i internationell trafik förutsatt att dessa inte överskrider största tillåtna vikt- och dimensionsbestämmelserna i den aktuella MS. Eftersom detta stycke endast anger krav att MS som tillåter EMS nationellt måste tillåta EMS för internationell trafik torde MS – under förutsättning att artikel 4.1 punkten (c) tas bort – kunna tillåta gränsöverskridande trafik med längre och tyngre fordonståg som inte är EMS. Transportstyrelsen anser att det föreslagna andra stycket till denna artikel i grunden är bra, men för att inte bygga in oönskade begränsningar för gränsöverskridande trafik med kombinationer som inte är EMS bör regeringen – som nämnts ovan – verka för att punkten (c) i artikel 4.1 tas bort.

Sista stycket i denna artikel innehåller krav på att MS som tillåter förandet av EMS inom sitt territorium ska underrätta kommissionen om detta. Sverige har tillåtit 25,25 meter långa fordonståg enligt EMS sedan 1997. Transportstyrelsen förutsätter att Sverige underrättat Kommissionen om detta. Detsamma gäller för det nyligen införda bestämmelsen i trafikförordningen som avser fordonståg som är längre än 25,25 meter och upp till och med 34,5 meter.

Artikel 4.5

Artikel 4.5 är frivillig och ger MS möjlighet att tillåta försöksverksamhet med längre och tyngre fordonståg. Enligt förslaget införs en tidsbegränsning på dessa försök på högst fem år samt tydliggörande att försöksverksamheter gäller för både nationell och internationell trafik. Transportstyrelsen bedömer att det som föreslås inte får någon särskild betydelse för Sverige.

Vidare föreslås ett nytt stycke till denna artikel som säger att MS ska inrätta ett övervakningssystem och bedöma effekterna av försöken. Det som ska bedömas är trafiksäkerheten, påverkan på väginfrastrukturen, samverkan mellan olika transportslag samt miljökonsekvenser för transportsystemet inklusive förslagens påverkan för överflyttningar av gods från andra transportslag.

Sverige har implementerat artikel på så sätt att Transportstyrelsen getts ett bemyndigande i trafikförordningen (4 kap. 17 d §) att meddela tillstånd för sådana försöksverksamheter som avses i denna artikel. I praktiken avser varje medgivet tillstånd ett eller ett begränsat antal fordonskombinationer. Det nu föreslagna tillägget tycks avse försöksverksamheter i större skalor, i praktiken någon form av regel, där alla som uppfyller bestämmelsen också får ta del av försöket.

Transportstyrelsen anser att förslaget om inrättande av övervakningssystem endast ska avse försök i större skalor i enlighet med en försökslagstiftning och inte försök som bedrivs med stöd av enskilda tillstånd från en myndighet. Sverige bör därför i kommande förhandlingar driva frågan i den riktningen.

Artikel 4.5a

En ny 5a paragraf förs in i denna artikel vilket ger kommissionen ett mandat att anta delegerade akter som fastställer minimiuppgifter och resultatindikatorer som ska tillhandahålla de övervakningssystem som inrättas av MS enligt artikel 4.a (d) (modulsystemet) och artikel 4.5 (försöksverksamheter).

Transportstyrelsen bedömer att det kan vara lämpligare med implementeringsakt istället för delegerad akt eftersom MS då har större möjligheter påverka innehållet. Beroende på hur de akter som beslutas kommer att vara utformade kan de bli kostnadskrävande för MS.

Transportstyrelsen bedömer att det i kommande förhandlingar behöver bevakas så att det som beslutas inte blir onödigt kostnadskrävande för de MS som vill bedriva försöksverksamheter eller införa längre fordonskombinationer i form av EMS.

Artikel 4a

Artikel 4a är en helt ny artikel som innehåller två paragrafer. Paragraf 1 anger att MS ska inrätta åtkomstpunkter med elektronisk information och kommunikationssystem som minst innehåller det som anges i punkterna (a), (b) och (c). Punkten (a) avser en åtkomst punkt med information om ansökningar för transporter av odelbara laster och punkten (b) avser en åtkomstpunkt där sökande kan få information om vad som krävs för att ansöka om undantag (dispens). Punkten (c) avser en åtkomstpunkt med relevant information för att de som ska framföra fordonståg enligt EMS.

Transportstyrelsen bedömer att Trafikverket kan vara lämplig att ansvara för att punkterna (a) och (b) uppfylls. Trafikverket har redan i dag väldigt mycket information på sin hemsida som handlar om odelbara laster. Vilken myndighet som lämpligast ska hantera punkten (c) kan behöva utredas ytterligare och bör avgöras i ett senare skede.

Artikel 4b

Artikel 4b är en helt ny artikel som innebär – så vitt Transportstyrelsen förstår den – att de MS som nationellt tillåter högre vikter för fem- och sexaxliga fordonskombinationer (med en största längd på 16,5/18,75 meter) än vad som framgår av direktivet måste tillåta högre vikter för sådana kombinationer i internationella transporter, dock upp till högst 44 ton. Om den internationella transporten är en del av ett intermodalt transportupplägg får ovan nämnda kombinationer överstiga 44 tons bruttovikt om den aktuella MS tillåter en sådan högre vikt för nationella transporter. Sist i denna artikel görs ett tillägg att artikeln upphör att gälla vid utgången av år 2034. Som skäl anges att det då antas finnas relativt många ZEV. Fem- och sexaxliga kombinationer som dras av ett ZEV medges enligt Bilaga 1 till direktivet en ökad bruttovikt på 4 ton. Dessa 4 ton kommer att kvarstå även efter utgången av år 2034.

Eftersom de fem- och sexaxliga kombinationer som avses i denna artikel är högst 16,5/18,75 så kan det antas att dessa främst används av transportörer från andra MS. Därmed bedöms att förslaget inte får särskilt stor påverkan för svenska transportörer då det i Sverige är vanligt förekommande med kombinationer som är längre än 16,5/18,75 meter (normalt högst 24,0 eller 25,25 meter). Dock får den en negativ påverkan för gränsöverskridande trafik mellan exempelvis Danmark och Sverige då det i dag – som Transportstyrelsen förstått det – förekommer sexaxliga kombinationer med bruttovikter som överskrider 44 ton.

Med några få undantag i 4 kap. 14 § trafikförordningen gör de svenska vikt- och dimensionsbestämmelserna ingen skillnad om en transport är nationell eller internationell. Även om de svenska viktbestämmelserna oftast är generösare än vad direktivet medger krävs det samtidigt att fordon eller fordonskombinationer har ett visst avstånd mellan dess första och sista axel. Se bruttoviktstabellerna i bilaga 1–4 i trafikförordningen. Motsvarande avståndskrav saknas i direktivet. Av den anledningen bör förslag på ökade bruttovikter åtföljas av krav på ett visst axelavstånd. Detta gäller samtliga förslag på ökade vikter. På vägar med bärighetsklass i (BK1) krävs det för 44 tons bruttovikt ett minsta axelavstånd på 11,0 meter. I första hand är ökade bruttovikter och dess påverkan på infrastrukturen en väghållarfråga. Om man ska följa vad som följer av trafikförordningen bör förslaget åtföljas av ett minsta avstånd mellan fordonståget första och sista axel som är minst 11,0 meter.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget eftersom det finns en risk att det medför ökat slitage på infrastrukturen och i förekommande fall medför begränsningar för gränsöverskridande transporter. Om artikeln kvarstår anser myndigheten att det ska införas krav på ett visst avstånd mellan fordonstågets första och sista axel.

Artikel 6

Genom en ny punkt 7 införs ett krav för att en transport ska kvalificeras som en intermodal transport. Kravet består av att avsändare ska säkerställa att transporthandlingarna (elektroniska fraktsedlar), i tillämpliga fall, registreras och görs tillgängliga på en eFTI-plattform. Transportstyrelsen kan i sammanhanget konstatera att en praktisk användning av eFTI-miljön med dess plattformar ligger flera år framåt i tiden.

Artikel 8c

Artikel 8c är en helt ny artikel och avser en ökad längd på två meter för fordonskombinationer som transporterar andra fordon (biltransportfordon). Enligt artikeln får de fordon som transporteras skjuta ut 0,5 meter framför och 1,5 meter bakom biltransportfordonet. Eftersom en fordonskombination inom EU generellt sett får vara högst 18,75 kan längden på dessa biltransportfordon uppgå till 20,75 meter. I Sverige tillåts redan en större längd. Enligt 3 kap. 82 § trafikförordningen ska dock last som skjuter ut

framför ett fordon eller mer än en meter bakom ett fordon vara tydligt utmärkt. Det finns dock inga förslag i denna artikel vad gäller utmärkning av den last som skjuter ut framåt och bakåt. Det är särskilt viktigt vid färd i mörker eller när sikten av annat skäl är nedsatt.

Transportstyrelsen har inga synpunkter på förslaget, men anser att det i kommande förhandlingar verkas för att det – i likhet med trafikförordningens bestämmelser – införs krav på utmärkning vid framåt och bakåt utskjutande last.

Artikel 10b

Artikel 10b paragraf 1 handlar om ökade vikter och axellaster för fordon som drivs med alternativt bränsle eller är ett ZEV. I nu gällande direktiv fanns krav på att båda dessa fordon skulle ha fastställd dokumentation – som tillverkaren ska tillhandahålla – vid godkännande av fordonet. Enligt förslaget tar man nu bort kravet på denna dokumentation för ZEV. Som en följd av detta ändras Bilaga 1 punkten 2.2 på så sätt att det tidigare kravet för ZEV som angav att den ökade bruttovikten endast fick ökas med den extra vikt som tekniken för den utsläppsfria driften kräver tas bort. Detta krav kvarstår dock för fordon som drivs med alternativt bränsle. Vidare framgår att ZEV fordon enligt Bilaga 1 punkterna 3.4.2 (fem- och sexaxliga fordonståg) och 3.4.3 (tvåaxliga bussar) medges 12,5 tons drivaxeltryck istället för de 11,5 ton som annars gäller.

Transportstyrelsen har ingen synpunkt på att man tar bort kravet på fastställd dokumentation för ZEV och att man tar bort kraven att den ökade bruttovikten endast ska motsvara den extra vikt som tekniken för den utsläppsfria driften kräver. Transportstyrelsen förstår det som att syftet med detta är att skapa incitament att investera i ZEV.

Med ökad bruttovikt – utan krav på fler axlar – finns det en risk att det medför ett ökat slitage på väginfrastrukturen, särskilt kombinationer med kort axelavstånd. Transportstyrelsen kan konstatera att trafikförordningens bestämmelser om bruttovikt för fordonståg med en bruttovikt på 40 ton kräver (på vägar med bärighetsklass 1) ett avstånd mellan fordonstågs första och sista axel som är minst 10,0 meter. För varje ton över 40 ton upp till och med 48 ton krävs att avståndet ökar med 25 centimeter. Något krav på minsta axelavstånd finns inte enligt förslaget. Transportstyrelsen anser att det är en brist och avstyrker därför förslaget.

Vad Transportstyrelsen förstår har förslaget på ökat drivaxeltryck sin grund i att ZEV är tyngre och kan därmed medföra mindre last (Payload) än motsvarande kombination som har fossilt framdrivningssystem. Syftet bedöms vara att skapa incitament för att antalet ZEV ska öka. Vad gäller tvåaxliga bussar som är ZEV kan det antas att sådana kommer att förekomma inom lokal kollektivtrafik. Vägar för vilka kommunen är väghållare tillhör – om inget annat föreskrivit – bärighetsklass 2. Högsta tillåtna drivaxeltryck på vägar med bärighetsklass 2 är högst 10 ton.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget eftersom det finns en risk att det medför ökat slitage på infrastrukturen, i synnerhet vad gäller tvåaxliga utsläppsfria bussar som förs på kommunala gator med bärighetsklass 2.

Till denna artikel införs även en ny paragraf 2 som öppnar upp för att vissa ZEV får vara 90 centimeter längre än de enligt direktivet största tillåtna längderna. Sådana fordon ska fortfarande klara direktivets vändningskrav samt att den ökade längden inte får medföra ökad lastlängd. Vidare framgår att den ökade längden ska framgå av den fastställda dokumentationen – som tillverkaren ska tillhandahålla – vid godkännande av fordonet.

Transportstyrelsen bedömer att den ökade längden för fordonståg som dras av ZEV endast gäller de som är högst 16,5 respektive 18,75 meter långa och inte fordonståg enligt EMS. Att dessa fordonståg ska klara direktivets vändningskrav stärker denna bedömning. Transportstyrelsen har inga synpunkter på förslaget.

Artikel 10d

Artikel 10d innehåller 5 paragrafer och handlar om de vågar – som antingen är installerade i fordon eller i infrastrukturen – och som är avsedda att identifiera fordon eller fordonståg som misstänks vara överlastade.

Paragraf 1 ges ett nytt andra stycke som sätter upp krav på att MS som väljer att ha vågar i infrastrukturen ska sätta upp – och använda – sådana system på det trans-Europeiska stomvägnätet. Transportstyrelsen har inga synpunkter på ovanstående tillägg.

Paragraf 2 ges ett tillägg att varje MS årligen ska genom sex vägningar av godstransporter per 1 000 000 fordonskilometer och att dessa vägningar ska göras oaktat av vilket land fordonet kommer från. Dagens lydelse anger att varje MS årligen ska genomföra ett lämpligt antal kontroller av gods-transporters vikt. Enligt uppgift som Trafikverket publicerat uppgick det tunga trafikarbetet i Sverige år 2021 till 8 360,8 miljoner fordonskilometer. Med ett krav på minst sex kontroller per 1 miljon fordonskilometer medför det att Sverige årligen behöver göra ungefär 50 000 viktkontroller av den tunga trafiken. Vidare framgår att ett lämpligt antal av dessa kontroller ska utföras nattetid. I första hand bedöms paragraf 2 vara en fråga som rör Polismyndigheten.

Transportstyrelsen bedömer att kravet på vägningar sannolikt innebär att Polismyndigheten behöver ha tillgång till de vågar som Trafikverket har installerade i infrastrukturen. Samverkan mellan Trafikverket och Polismyndigheten kan behövas för att Sverige ska uppfylla detta krav. Det kan finnas en otydlighet om vad som ska räknas som en vägning. Om detta är ett problem bör det i första hand besvaras av den som ska utföra vägningarna, det vill säga Polismyndigheten, vars remissvar blir av intresse.

Artikel 10da

Artikel 10da är ny och handlar om införande av tekniska lösningar för att utifrån mått- och viktbestämmelser styra tunga fordons tillträde till vissa områden eller delar av vägnätet. Enligt förslaget benämns detta Intelligent Access Policy (IAP). När MS inför IAP ställs vissa minimikrav, bland annat krav på dataformat enligt den delegerade förordningen (EU) 2022/670 om realtidstrafikinformationstjänster.

Transportstyrelsen anser att det är oklart vad som ska anses vara att införa (implement) IAP, till exempel om befintliga lokala försök med geostaket ska anses omfattas, eller om det krävs någon form av beslut på nationell nivå innan EU-kraven kan börja gälla. Det är också osäkert vilka krav MS kan ställa eller kommer att ställa på fordon, förare och övervakning i internationella och nationell trafik för att kunna ”*regulate and monitor the access by heavy-duty vehicles to specific roads or areas*”. Vidare är Transportstyrelsen tveksam till nyttan med dessa minimikrav på MS innan utvecklingen mot EU-gemensamma IAP kommit längre. De krav på harmoniserade dataformat som åberopas är vad Transportstyrelsen kan bedöma enbart en upprepning av krav som redan ställs genom den aktuella delegerade akten. Transportstyrelsen saknar också i förslaget en grund för kommissionen att ta initiativ till utvecklingsaktiviteter som syftar till ökad harmonisering av IAP.

Artikel 10g

Artikel 10 innehåller krav på rapporteringsskyldigheter mellan MS och kommissionen. Transportstyrelsen har inga synpunkter på de tillägg som föreslås i denna artikel. Vad Polismyndigheten anser är dock av intresse, se vad som anförts gällande artikel 10d.

Annex I (Bilaga 1)

2.2.2 (d). Denna punkt tillåter att fem- och sexaxliga fordonståg bestående av lastbil med tillkopplad påhängsvagn, och som ingår i en intermodal transport, medges ha en högsta bruttovikt på 42 respektive 44 ton. Till skillnad mot nu gällande punkt 2.2.2 (c) och (d) tas villkoret bort som säger att för 42 respektive 44 tons bruttovikt ska de containrar som medförs ha en största längd på 45 fot. Kravet på 45 fot säkerställer att en fordonskombination får en viss längd. Om kravet tas bort kan det finnas anledning att säkerställa så att dessa kombinationer har ett visst minimiavstånd mellan dess första och sista axel. Ökade bruttovikter på befintliga fordon och fordonskombinationer – i synnerhet korta sådana – riskerar medföra ett ökat slitage på väginfrastrukturen. Transportstyrelsen bedömer att förslaget bör åtföljas av ett krav på minsta avstånd mellan fordonstågets första och sista axel. Enligt Bilaga 1 till trafikförordningen krävs för 44 tons bruttovikt ett avstånd som är minst 11,0 meter.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget.

2. Det införs en ny bestämmelse som anger att de fordonskombinationer som avses i punkterna 2.2.1 och 2.2.2 (fem- och sexaxliga kombinationer) och som drivs av utsläppsfritt fordon (ZEV) medges ytterligare fyra tons högre bruttovikt än vad som annars medges enligt 2.2.1 och 2.2.2. exempelvis kan en fem- eller sexaxlig kombination vars transport ingår i ett intermodalt transportupplägg istället för de 44 ton som anges i 2.2.2 medges en bruttovikt på 48 ton. Utifrån att våra svenska viktbestämmelser är kopplade mot ett visst avstånd mellan ett fordonstågs första och sista axel är det rimligt att anta att det behöver säkerställas ett visst minimiavstånd även för dessa fordonskombinationer.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget.

2.3.6. Denna punkt innebär att det införs en ny bestämmelse som reglerar högsta tillåtna vikt för femaxligt motorfordon. Högsta tillåtna vikt för sådana fordon finns inte i nu gällande direktiv. Enligt förslaget ska bruttovikten tillåtas uppgå till 40 ton, med ett tillägg på två ton om driften för fordonet är utsläppsfri.

Transportstyrelsen kan konstatera att förslaget – till skillnad för vad som anges i 4.3 för fyraxligt motorfordon – inte innehåller något krav på ett minsta avstånd mellan fordonets första och sista axel. Ett införande av en högsta tillåten bruttovikt på 40/42 ton för femaxliga motorfordon bör åtföljas av ett visst minimiavstånd mellan fordonets första och sista axel, exempelvis genom ett nytt andra stycke i punkten 4.3.

Enligt förslaget ställs det krav på att femaxligt motorfordon ska ha två styrande axlar. Två styrande axlar krävs även för fyraxligt motorfordon i punkten 2.3.5. Transportstyrelsen bedömer att det kan finnas anledning att se över formuleringen så att den inte förbjuder användning av tre styrande axlar. Exempelvis att punkten 2.3.6 ändras enligt följande.

”Five-axle motor vehicles with *at least* two steering axles where the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or suspension recognized as being equivalent within the Union as defined in Annex II, or where each driving axle is fitted with twin tyres and the maximum weight of each axle does not exceed 9,5 tonnes.”

Fem axlar på ett motorfordon innebär att det på ett sådant fordon kan bli upp till tre kombinationer av axlar som har ett avstånd som är mindre än fem meter. I förekommande fall medför dessa tre kombinationer av axlar omfattas av definitionen av en trippelaxel enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. En konsekvens av detta är att definitionen av trippelaxel kan medföra att femaxliga motorfordon kan få svårt att uppnå 40 tons bruttovikt (42 ton om driften är utsläppsfri). Beroende på om det införs ett krav på ett visst axelavstånd eller inte, och vad det avståndet i så fall blir, kan det för Sveriges del medföra att definitionen av trippelaxel behöver ändras.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget.

3.4.2 och 3.4.3. Enligt dessa punkter ska högsta tillåtna drivaxeltryck ökas från 11,5 ton till 12,5 ton på fem- och sexaxliga fordonståg samt tvåaxliga bussar som har utsläppsfri drift (ZEV).

Transportstyrelsen avstyrker förslaget med hänvisning till vad vi anför till artikel 10b.

Transportstyrelsens förslag på ändringar i direktivet som inte finns med i kommissionens förslag

Nedan angivna förslag och synpunkter finns inte med som förslag i det remitterade materialet men som Transportstyrelsen bedömer är viktiga att driva i kommande förhandlingar av mått- och viktdirektivet.

Artikel 10b paragraf 1

Utöver vad som Transportstyrelsen framfört ovan om artikel 10b paragraf 1 vill vi lägga fram ett alternativt förslag som kan främja användningen av ZEV.

Enligt förslaget i artikeln ska de fordonskombinationer som framgår av bilaga 1 punkterna 2.2.2 och 2.2.3 medges fyra ton högre bruttovikt än motsvarande fordon som har fossilt framdrivningssystem. Drivaxeltrycket ska även få ökas från 11,5 till 12,5 ton. I praktiken torde det ökade drivaxeltrycket avse motorfordon med två axlar. Ett motorfordon med tre axlar medges ett boggitryck på 18 respektive 19 ton. Det finns inget förslag på att öka det trycket vilket gör att man kan dra slutsatsen att man bedömt att nu gällande drivaxeltryck på 11,5 ton är tillräckligt för treaxliga motorfordon.

Om man vill främja ökad användning av ZEV utan att det medför ett oönskat ökat slitage på infrastrukturen bör man i första hand överväga för fem- och sexaxliga fordonskombinationer som dras av ZEV med fler än två axlar. Sådana fordon har andra förutsättningar att kunna medges en högre bruttovikt utan att man behöver öka högsta tillåtna axelvikter. Dessa fordon får även ett lägre genomsnittligt axeltryck vilket medför mindre slitage på väginfrastrukturen. Detta kan illustreras genom följande exempel; 50 ton fördelat på sex axlar ger ett medelaxeltryck på 8,33 ton, och 44 ton fördelat på fem axlar ger ett medelaxeltryck på 8,8 ton. Till dessa 8,8 ton ska man även beakta att den drivande axeln enligt förslaget medges ett drivaxeltryck på 12,5 ton. Att det finns ett samband mellan hög axelbelastning, högt medelaxeltryck och nedbrytning av vägarna framgår av Trafikverkets rapport ”Implementering av bärighetsklass 4”¹.

För att undvika ett oönskat slitage på väginfrastrukturen bör fyra tons ökad bruttovikt endast medges för de fordonskombinationer som avses i bilaga 1

¹ [Implementering av bärighetsklass 4 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

punkterna 2.2.1 b samt 2.2.2 b och d. Våra ovan lämnade synpunkter om att ökade bruttovikter behöver åtföljas av ett visst minsta axelavstånd gäller även detta förslag. Transportstyrelsen anser att Sverige i kommande förhandlingar bör verka för att artikel 10b paragraf 1 ändras i enlighet med vårt förslag.

Artikel 10f

I nu gällande artikel framgår att en avsändare av en container eller växelflak ska tillhandahålla uppgifter om dess vikt till den transportör som anlitas för transporten.

Sverige har implementerat denna artikel genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:45) om viktdeklaration vid transport av containrar och växelflak. I sak har Transportstyrelsen inget emot att tillägget med görs men kan konstatera att direktivet är otydligt med vad som avses med en container. Om artikeln endast avser så kallade sjöfartscontainers – och inte sop- eller avfallscontainers eller liknande – bör detta förtydligas. Avsaknaden av vad som avses med en container har medfört att MS bedömt denna artikel olika. Transportstyrelsen önskar att Sverige i kommande förhandlingar för fram att det behöver förtydligas vad som avses med en container i denna artikel.

Bilaga 1 (Annex I)

Ökad längd för buss med en led

Av mått- och vikt direktivets Bilaga 1 punkten 1.1 i framgår att den största tillåtna längden på en ledbuss får uppgå till högst 18,75 meter.

Vad Transportstyrelsen förstår används ledbussar främst vid lokala transporter. I vilken omfattning ledbussar används i internationell trafik har vi ingen kännedom om, men det skulle till exempel kunna förekomma mellan Malmö och Köpenhamn eller mellan Haparanda och Torneå. I Sverige pågår det sedan år 2018 försöksverksamhet i Göteborg med ledbussar vars längd uppgår till 21,0 meter. Jönköpings länstrafik beviljades år 2019 ett tillstånd för trafik med längre ledbussar. Av olika skäl kom den försöksverksamheten dock inte igång. Myndigheten har även kontaktats av Region Stockholm som också framfört behovet av längre ledbussar.

I förberedande arbeten inför revideringen av direktivet ("Have Your Say" m.m.) lämnades det flera synpunkter från flera svenska organisationer, där dessa framförde behovet att öka den största tillåtna längden för ledbussar från 18,75 till 21,0 meter. Se deras synpunkter [här](#), [här](#), [här](#) och [här](#). Även Transportstyrelsen lämnade liknande synpunkter. Av dessa synpunkter framgår att det bedöms finnas betydande nyttor med längre ledbussar. Nyttorna som framförs är bland annat att det behövs färre bussar och ökad kapacitet per buss. Transportstyrelsen har ingen annan bild utifrån den testverksamhet som bedrivs.

Med beaktande av de synpunkter som inkommit från svenska organisationer och den försöksverksamhet som pågår i Göteborg bedöms att det finns skäl att driva frågan om en utökad längd från 18,75 till 21,0 meter på ledbussar. Skälen till flera av ändringsförslagen av direktivet har sin grund i effektivare transporter och skapa incitament för ökat antal ZEV. Det kan därför ses som en brist att det saknas förslag som – i likhet med godstransporter – skapar ytterligare förutsättningar för effektiva och klimatsmarta persontransporter. Direktivet borde därför inte begränsa – åtminstone inte nationellt eller i mer lokala transporter – MS möjligheten att tillåta ledbussar som är längre än 18,75 meter.

Om dessa längre ledbussar ska tillåtas i internationell trafik bedöms de vändningskrav som finns i Bilaga 1 till direktivet även fortsättningsvis behöva finnas kvar. Det bör även övervägas att ställa krav på att dessa längre ledbussar ska ha fyra eller fler axlar.

Direktivets Bilaga 1 punkten 1.1 kan förslagsvis ändras enligt följande.

1.1

- ...
- articulated bus *with 2 or 3 axles* 18,75 m
- *articulated bus with 4 or more axles* 21,00 m
- ...

Om det bedöms att direktivet inte ska ändras så att en större längd än 18,75 meter ska tillåtas för ledbussar bör det inte hindra att enskilda MS nationellt kan tillåta detta. Detta bör i så fall tydliggöras, exempelvis genom ändring av artikel 4.4 a enligt följande.

Article 4.4

- (a) the transport operations are carried out in a Member State's territory *in local transport with buses or by specialized vehicles or specialized vehicle combinations in circumstances in which they are not normally carried out by vehicles from other Member States, e.g. operations linked to logging and the forestry industry.*

Ökad längd för lastbil med tillkopplad påhängsvagn

Av Bilaga 1 punkten 1.1 i mått- och viktdirektivet framgår att största tillåta längd för en lastbil med tillkopplad påhängsvagn får uppgå till högst 16,5 meter. I direktivet benämns en sådan kombination som ”ledat fordon”.

Transportstyrelsen fick år 2018 ett regeringsuppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar. Uppdraget redovisades i oktober 2020. Utredningen kom fram till att den längdbegränsning som gäller för dragbilar med påhängsvagn enligt rådets direktiv 96/53/EG

(16,5 meter) begränsar förutsättningarna för dessa kombinationer att hantera vinterväglag. En utökad högsta tillåtna längd för treaxlad dragbil med tillkopplad påhängsvagn skulle ge positiva effekter på fordonens stabilitet och framkomlighetsförmåga vid vinterväglag. Utredningen bedömde dock att en utökad längd för tvåaxliga dragbilar inte skulle medföra samma positiva effekter. Direktivet gör dock ingen skillnad om lastbilen har två eller tre axlar. Utredningens slutsats var att Sverige bör följa och medverka i arbeten med direktiv 96/53/EG.

Inom ramen för den nu pågående revideringen av mått- och viktdirektivet – och under förutsättning att Sverige bedömer att förslaget från Transportstyrelsens utredning bör drivas – kan det vara läge att föreslå en utökad längd, exempelvis med 50 centimeter, för lastbilar med tillkopplad påhängsvagn.

Eftersom vändningskravet i direktivet är oförändrat torde en utökad längd för dragbil med tillkopplad påhängsvagn inte i sig medföra några tillkommande framkomlighetsproblem i de olika MS befintliga infrastruktur.

I direktivet finns det bestämmelser för hur lång en påhängsvagn får vara. Dessa mått bör kvarstå. Den föreslagna utökade längden på medför därför inte någon ökad lastkapacitet. Mot bakgrund av detta bedöms förslaget inte medföra någon ökad risk för överflyttning av gods från järnväg till väg.

Direktivets Bilaga 1 punkten 1.1 kan exempelvis ändras enligt följande.

1.1	- annat motorfordon än buss	12,00 m
	- släpvagn	12,00 m
	- ledat fordon	16,50 17,00 m
	- fordonståg	18,75 m
	- ...	

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredaren Pär Ekström, föredragande.