



## Direktiv om största tillåtna vikter och dimensioner för vissa vägfordon

---

Näringsdepartementet

2013-06-01

### Dokumentbeteckning

KOM (2013) 195

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

### Sammanfattning

Kommissionen föreslår ändringar i direktiv 96/53/EG om största tillåtna vikter och dimensioner som tar hänsyn till den tekniska utvecklingen för att uppnå större energieffektivitet för vägfordon och för att ge vinster vid intermodala transporter och containerlaster.

Förslaget syftar till att förbättra energieffektiviteten hos tunga fordon genom att aerodynamiska utrustningar inte ska räknas in i fordonslängden. Det föreslås en viktkompensation för fordon som drivs med hybrid- eller elmotorer för att bidra till utvecklingen av containerlaster och intermodala transporter. I samma syfte föreslås det att tillåta längre fordon vid transport av 45 fots container.

Förslaget syftar även till att förbättra trafiksäkerheten genom en ny strömlinjeförbättring av förarhytten. Detta gör det möjligt att minska den döda vinkeln i förarens synfält.

I kommissionens förslag tillåts den gränsöverskridande användningen av längre fordon mellan två grannländer förutsatt att de två länderna redan tillåter dessa och att direktivets villkor är uppfyllda.

Till sist finns det förslag på hur man ska kontrollera fordonsvikterna för att komma till rätta med den stora andelen transporter som genomförs med överlast. Förslaget innehåller harmoniserade regler om kontroller och administrativa påföljder för överträdelser av direktivet (för långa, för breda eller för fulla fordon).

Genom förslaget till direktiv anpassas också bestämmelserna i direktivet till bestämmelserna i Lissabonfördraget.

2012/13:FPM111

Regeringen ställer sig preliminärt i huvudsak positiv till förslaget till direktiv.

## 1 Förslaget

### 1.1 Ärendets bakgrund

Ett av de viktigaste målen i Europa 2020-strategin är hållbar tillväxt. Den syftar till att skapa en mer konkurrenskraftig ekonomi med låga koldioxidutsläpp genom att bl.a. öka energieffektiviteten. Kommissionens vitbok ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde- ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” från 2011 betonar vikten av att minska växthusutsläppen av koldioxid med 60 % jämfört med 1990 års nivå fram till 2050. Beträffande vägtransporter, framhåller vitboken att direktiv 96/53/EG bör anpassas till den tekniska utvecklingen och nya omständigheter, såsom utvecklingen av containrar och ny teknik för fordon för att förbättra aerodynamiken.

Utöver detta, anser kommissionen att det finns det en rättsosäkerhet om undantagen i artikel 4 i direktiv 96/53/EG. Enligt denna artikel, med avseende på nationell trafik får medlemsstaterna tillåta att fordon eller fordonskombinationer för godstransport används även om de inte uppfyller direktivets krav. Ordalydelsen i artikel 4 ansågs däremot inte vara tillräckligt tydlig när det gäller de regler för gränsöverskridande användning av sådana fordon. I ett brev till Europaparlamentets transportutskott, den 13 juni 2012, ger vice ordförande Siim Kallas vägledning om direktivets tolkning. Gränsöverskridande användning av längre fordon är laglig om två medlemsstater redan tillåter detta, och om villkoren för undantag enligt artikel 4 (3), 4 (4) eller 4 (5) i direktivet uppfylls. Framför allt bör det inte innebära någon betydande inverkan på den internationella konkurrensen. I ett svar från den 26 juli 2012 till Europaparlamentets president Martin Schulz angav ordförande José Manuel Barroso att kommissionen skulle lägga fram ett lagförslag som skulle ge en möjlighet för parlamentet att lagstifta i denna fråga och att ta fram ett förslag till en eventuell översyn av direktivet.

---

<sup>1</sup> KOM (2011)144 slutlig

### 1.2.1 Undantag från fordonets största dimensioner för att uppnå en energieffektivisering och en minskning av CO<sub>2</sub> utsläpp

#### *Förbättring av den aerodynamiska prestandan hos tunga fordon*

Förslaget syftar till att förbättra energieffektiviteten hos tunga fordon genom att påbyggnaden av aerodynamiska anordningar baktill på fordon inte ska räknas in i fordonslängden (artikel 8). Beräkningar visar en minskning av bränsleförbrukningen på 5-10%. En minskning av fordonets förbrukning kommer enligt kommissionen att minska förbrukningen av oljeprodukter och därmed utsläppen av växthusgaser.

En ny artikel 9 införs. För att förbättra aerodynamiken omdefinieras utformningen av förarhytterna på dragfordon. Detta kommer enligt kommissionen även att förbättra förarens synfält genom att minska den döda vinkeln under den främre vindrutan och minska skadorna vid kollision. Därmed ökas trafiksäkerheten. Beräkningar visar att utformningen av förarhytterna kan rädda 300-500 liv per år, d.v.s. en minskning på 10% av de nuvarande omkomna i lastbilsolyckor.

Överskridandet av de maximala längderna ska inte innebära en ökning av fordonskombinationernas kapacitet för nyttolast. Både anordningar och förarhytter måste uppfylla vissa prestanda- och säkerhetskrav som dokumenteras i ett intyg utfärdat av ett medlemsland. Intyget erkänns av de andra medlemsstaterna.

I avseende med aerodynamiska anordningarna och installationen på fordonen föreslås det att de måste godkännas innan de släpps ut på marknaden. För detta syfte föreslås det att medlemsstaterna utfärdar intyg som erkänns av de andra medlemsstaterna. Aerodynamiska prestandan hos nya konstruktioner för motorfordon ska prövas av medlemsstaterna.

#### *Främjande av alternativa motorer*

Användningen av alternativa motorer som inte använder fossil energi, såsom hybrid- eller elmotorer leder till en övervikt för tunga fordon.

Därför föreslås det att hänsyn tas till vikten på de elektriska batterierna eller den dubbla motorn och öka med ett ton den tillåtna vikten på fordon med ett hybridiserat eller elektriskt framdrivningssystem (artikel 10a). Definitioner på hybrid- och elfordon införs i direktivet.

#### *Främjande av containerisering och intermodala transporter*

En ny artikel 11 införs. Genom ett undantag för de högsta tillåtna dimensionerna angivna i direktivet främjas intermodala transporter. Längden på lastbilar som transporterar containrar eller växelflak med en längd på 45

fot får överskridas med 15 cm, om vägtransporten av containern eller växelflaket utgör en del av en intermodal transport.

Genom att underlätta transporten av containrar som ofta används i kombinerade och intermodala transporter efter sjötransport skulle denna åtgärd enligt kommissionen främja kombinerade och intermodala transporter och därmed öka energieffektiviteten.

För att även fortsättningsvis främja intermodala transporter och ta hänsyn till tomvikten för containrar på 45 fot, föreslås en utvidgning av den bestämmelse som tillåter trafik på 44 ton för alla fordon med 5 eller 6 axlar som i intermodala transporter transporterar containrar på 40 fot till att även omfatta sådana som transporterar containrar på 45 fot (bilaga I, punkt 2.2.c).

Genom att minska den administrativa bördan för användning av 45fot containrar anser kommissionen att användningen av sådana containrar sannolikt kommer att öka i Europa. Idag utgör de höga kostnaderna och kravet på tillstånd ett administrativt hinder. Avskaffandet av de speciella tillstånden för containrar på 45 fot kommer att underlätta den administrativa bördan.

Det föreslås även att vid transport av containrar ska avsändaren överlämna en deklARATION med uppgift om den transporterade containers vikt (artikel 14).

#### Främjande av busstransport

För att främja kollektiv trafik med bussar, föreslås det att den tillåtna bruttovikten hos två-axliga bussar ökas med 1 ton. Analyser visar att både busspassagerare och deras bagage med åren har blivit tyngre vilket medför att bussarna riskerar att överlastas.

### 1.2.2 Gränsöverskridande användning av längre fordon

Kommissionens förslag klargör en tidigare kontroversiell tolkning av artikel 4 i direktiv 96/53/EG. Enligt dess lydelse kan medlemsstaterna tillåta fordon eller fordonskombinationer med dimensioner som avviker från dem som direktivet anger, om de används endast för nationell transport och inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn.

Kommissionens förslag tillåter nu även den gränsöverskridande användningen av längre fordon. Utformningen av den nya artikeln 4 riktar sig mot transporter som korsar en gräns, om de berörda medlemsstaterna redan tillåter dessa, och om villkoren för undantagenligt artikel 4.3, 4.4 eller 4.5 uppfylls. Enligt Artikel 4.4 andra stycket anses det att transporter inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn om de sker inom ett medlemsland eller för gränsöverskridande transporter mellan två grannmedlemsstater som båda vidtagit åtgärder för att tillämpa denna punkt.

Ett stort antal överträdelser av direktivet uppstår i samband med överlast av fordon på grund av icke konsekventa eller disparata kontroller. Enligt operatörerna kan i en situation med hård konkurrens vissa genom att optimera sin last, få en betydande konkurrensfördel på bekostnad av de andra. Otillräckligt antal kontroller eller ineffektiva kontroller bidrar till ett intryck av straffrihet, konkurrensnedrivande och framför allt skador på infrastrukturen och en minskning av trafiksäkerheten.

#### *Inrättande av ett system för förberedande urval och kontroll*

Det föreslås att medlemsländerna inrättar ett system för förberedande urval och kontroll av de fordon och fordonskombinationer som är i trafik (artikel 12). Förslaget innehåller två alternativa lösningar. Ett fordonsinstallerat vägsystem som momentant kommunicerar med markbaserad station för urval för kontroll. Det andra systemet är inbyggt i vägen för att väga fordon under färd med kommunikering till station för urval för kontroll. Med både filterteknikerna kommer fordon att väljas ut automatiskt och därmed undviks onödiga kontroller.

För att göra kontrollerna av fordonens vikt eller av fordonskombinationernas vikt mer effektivt föreslås det att kontrollmyndigheterna i medlemsländerna utbyter nödvändig information (artikel 12.4).

#### *Inrättande av harmoniserade påföljder för överträdelse av direktivet*

För en mer enhetlig tillämpning av direktivet, i synnerhet överlast och överskridande av tillåtna dimensioner innehåller förslaget harmoniserade administrativa påföljder för överträdelser av direktivet (artikel 13). Dessa påföljder måste vara effektiva, proportionella och avskräckande.

### 1.2.4 Delegerade akter

Det föreslås att kommissionen ges befogenheter att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget för att definiera kraven på de nya aerodynamiska anordningar som placeras baktill på fordon eller på utformningen av nya motorfordon, liksom tekniska specifikationer som möjliggör en fullständig driftskompatibilitet för ombordanordningarna för vägning samt vägledning av vikten på fordon i trafik. Detta motiveras med kravens karaktär.

### 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Gällande svenska bestämmelser beträffande fordons vikter och längder vid färd på andra vägar än enskilda vägar finns i 4 kap. 12–17 a §§ trafikförordningen (1998:1276).

Enligt kommissionens konsekvensanalys ska förslaget inte påverka EU:s budget. Vad gäller förslagets inverkan på administrativa bördan, offentliga sektorn och små och medelstora företag, framgår det från kommissionens konsekvensanalys<sup>2</sup> följande.

Dagens administrativa börda för användning av 45 fot containrar är relativt hög. Avskaffandet av de speciella tillstånden kommer att vara särskilt uppskattat. På samma sätt skapar de disparata kontrollerna i de olika medlemsländerna osäkerhet hos transportoperatörerna. Slutligen, anses det att ett automatiserat system för filtrering av vägning kan minska den administrativa bördan för externa kontroller för åkerier.

Vad gäller förslagets inverkan på den nationella budgeten kan följande noteras.

Beträffande förslagen om aerodynamiska anordningar innebär det inga generella kostnadsökningar i och med att de är frivilliga.

Förslaget innehåller ett godkännandeförfarande som kommer att bli kostnadsdrivande för företag och medlemsstater. Vad gäller statens kostnader bedöms de dock kunna tas inom givna ekonomiska ramar.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen ser positivt på en minskning av bränsleförbrukning och en minskning av utsläpp av skadliga ämnen.

Regeringen är särskilt positivt till kommissionens förslag som tillåter även gränsöverskridande trafik av längre lastbilar. Detta kan på många sätt gynna svenska transportföretag och svensk industri.

Regeringens bedömning är att kostnaderna för Staten är små och kan tas inom ram.

Vad gäller förslaget om längre fordon för att transportera 45-fots containrar anser regeringen att detta inte är ett problem för Sverige då fordonslängden i Sverige är 24 meter vilket innebär att dessa containers kan transporteras på nuvarande påhängsvagnar med ett överhäng av lasten på 5 fot.

### 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas specifika ståndpunkter är ännu inte kända. Historiskt har Danmark, Finland, Nederländerna och sju tyska delstater (dock inte Tyskland på federal nivå) varit positiva till den gränsöverskridande transporter med

---

<sup>2</sup> SWD(2013) 108 slutlig

fordon som överstiger de fastställda dimensionerna i direktivet. Det är också väl känt att Österrike och ett antal likasinnade medlemsstater av tradition bestämt sätter sig emot att vägfordon blir större och mer effektiva eftersom detta anses försämra järnvägens konkurrenskraft.

### 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Den 23 april 2013 presenterade kommissionären Siim Kallas förslaget till direktiv i TRAN-utskottet i Europaparlamentet. Kommissionen beskrev då förslaget som ett särskilt attraktivt förslag där miljön, säkerheten och samhällsekonomin alla är vinnare. Den mest kontroversiella och debatterade frågan var vid detta tillfälle den om möjligheten för långa lastbilar att åka över gränserna.

Medan vissa politiska partier förespråkar att stora lastbilar bör ges tillträde till hela EU (ALDE, ECR, några ledamöter av EPP gruppen), utesluter andra (S&D, De Gröna, några ledamöter av EPP) helt gränsfrågan. EPPs gruppledaren har uppmanat ledamöterna i sin grupp att inte blockera hela direktivet endast på grund av gränsfrågan. För honom är klargörandet av gränsfrågan snarare en juridisk formalitet. Motståndarna till gränsöverskridande trafik menar att om direktivet godtas finns en risk att det leder till en konkurrensfördel för vägtransporter jämfört med andra, mer miljövänliga, transportsätt.

Vad gäller de andra delarna av förslaget, anser samtliga partier att de miljömässiga och ekonomiska vinsterna skulle vara uppenbara. De välkomnar förbättringarna i designen för att spara bränsle och öka säkerheten, inte minst för fotgängare och cyklisterna.

### 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Generellt är remissinstanserna positiva till förslaget som syftar till att uppmuntra användning av hybridfordon och fordon med enbart eldrift. De ser tydliga vinster för miljön om bränsleförbrukningen minskar och därmed utsläppet av skadliga ämnen. De välkomnar även förslaget som i större utsträckning kommer att möjliggöra intermodala transporter som exempelvis det att kunna framföra 45 fot container i intermodala transportkedjor på väg. Detta kan underlätta handeln inte bara på den inre marknaden, utan även globalt.

Ett stort antal av de inkomna svaren ifrågasätter begränsningen av gränsöverskridande användning av längre fordon till endast två medlemsländer. För andra är den nya artikel 4 en pragmatisk lösning. Remissinstanserna ser fördelar med att större lastbilar används i gränsöverskridande trafik vad gäller minskad energiåtgång och utsläpp av oönskade ämnen per transporterat ton. För svensk transportindustri skulle detta medföra bättre affärsmöjligheter.

Den frågan som i högsta grad delar remissinstanserna är förslaget om harmoniserade regler för kontroller och administrativa påföljder för överträdelser av direktivet. Medan branschen ser positivt på att enhetliga regler kommer att främja en sundare konkurrens inom transportsektorn anser vissa myndigheter att det är upp till de medlemsländerna som saknar nationell lagstiftning inom området att införa sådan. För svensk sida skulle ändå förslaget inte medföra stora förändringar vad gäller påföljder för överlast. Det finns även idag såväl ett straffrättsligt som ett administrativt ansvar för överlast, för överträdelser mot direktivets största tillåtna dimensioner finns det däremot endast administrativa påföljder. Att införa samma ordning för alla typer av överträdelser mot direktivets största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter anses som ett positivt framsteg.

Vad gäller förslaget om att införa teknik för att genomföra vägningar av fordon under färd för att kontrollera överlastade fordon, skulle detta inte påverka de nuvarande kontrollsystemen i Sverige. Även idag används i Sverige automatiska vågar (VIM) för urval av fordon vid polisens kontroller, samt installerade ombordssystem på fordonet för vägning som gör det möjligt att överföra uppgifter direkt till kontrollmyndigheten.

Svenska fordonstillverkare uppmärksammar att det aktuella förslaget bör undvika att indirekt dubbelreglera tekniska krav som omfattas av direktiv 2007/46/EG.<sup>3</sup>

### **3 Förslagets förutsättningar**

#### **3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande**

Förslaget om ändring av direktiv 96/53/EG grundas på Artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

Beslut fattas av rådet och Europaparlamentet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet i artikel 294 i EUF-fördraget. Beslutsfattande med kvalificerad majoritet tillämpas generellt i rådet där det ordinarie lagstiftningsförfarandet används.

#### **3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen**

Enligt artikel 4 i EUF-fördraget har medlemsstaterna och EU delade befogenheter vad gäller regler om transport.

Rådets direktiv 96/53/EG bygger på artikel 91 i EUF-fördraget, som avser gemensamma regler för internationella transporter till eller från en

---

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.



medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier., samt åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten.

2012/13:FPM111

Förslaget till direktiv ligger inte inom EU:s exklusiva kompetens varför subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna måste beaktas. EU-åtgärder kan därför antas om de är förenliga med subsidiaritetsprincipen.

I enlighet med subsidiaritetsprincipen, har medlemsstaterna ett antal undantag. De kan tillämpa högre gränser för transporter inom sina egna gränser. Undantagen rör den maximala höjden, den maximala vikten (artikel 4 (2)) och möjligheten att anställa längre fordon i specialtransporter, försöksprojekt eller med modulära fordonskombinationer (artikel 4 (3), 4 (4) och 4 (5)).

Syftet med förslaget är inte att ifrågasätta möjligheten för medlemsstaterna att utveckla lösningar som beroende på lokala förhållanden om infrastrukturen tillåter det. Det syftar till att anpassa bestämmelserna i direktivet till den tekniska utvecklingen, att förbättra energieffektiviteten i vägtransporterna och underlätta intermodala transporter samtidigt som kraven behålls för underhåll av infrastrukturen, trafiksäkerhet och miljöskydd.

Förslaget syftar vidare till att förbättra den inre marknaden för vägtransporter genom att garantera lika villkor för transportföretag och genom att öka effektiviteten i direktivet. Det hanterar vidare konsekvenserna av avsaknaden av gemensamma och avskräckande metoder för överträdelse av direktivet som gynnar idag konkurrenssnedrivandet inom transportsektorn och det som leder till försämring av infrastrukturen.

Kommissionen menar vidare att förslaget inte går längre än vad som är nödvändigt för att garantera direktivets effektivitet.

När det gäller frågan om proportionalitet menar kommissionen att de föreslagna ändringarna inte går utöver vad som är nödvändigt för att nå de angivna målen. Ändringarna innebär heller inga onödiga bördor eller kostnader för näringslivet eller den offentliga förvaltningen.

Slutligen kan ett EU-direktiv bara ändras på EU-nivå. Regeringen instämmer med kommissionens uppfattning i fråga om subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

## **4 Övrigt**

### **4.1 Fortsatt behandling av ärendet**

Besked om det litauiska ordförandeskapet under sommaren/ hösten 2013 kommer att behandla förslaget i rådets arbetsgrupp för landtransport väntas i början av juni. Tidtabellen för Europaparlamentets behandling är ännu inte känd.

**Hybridfordon:** ett fordon i den mening som avses i direktiv 2007/46/EG som är försett med en eller flera elektriska drivmotorer som inte är permanent anslutna till elnätet, och en eller flera förbränningsdrivmotorer.

**Elfordon:** ett fordon i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, som är försett med en eller flera elektriska drivmotorer som inte är permanent anslutna till elnätet.