



Revidering av direktivet om fordons mått och vikt

2022/23:FPM130

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

2023-09-05

Dokumentbeteckning

COM(2023) 445

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 96/53/EC laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic.

Sammanfattning

Europeiska kommissionen presenterade den 11 juli 2023 förslag till direktiv som ändrar rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom EU. Ändringarna ska tydliggöra reglerna för gränsöverskridande transporter med längre och tyngre fordon, främja användningen av utsläppsfria tunga fordon och ensa omfattningen på övervakning av överlaster inom EU. Förslaget innehåller också en ny möjlighet till nationella undantag från reglerna vid kriser.

Regeringen välkomnar att förslaget innebär att direktivet även fortsatt ger medlemsstaterna stora friheter att utifrån sina lokala förutsättningar bestämma om undantag från bestämmelserna om maximala vikter och dimensioner på sitt vägnät. Regeringen anser att användningen av längre och tyngre fordonståg skapar betydande nyttor för konkurrenskraft och klimat och är viktig för flera svenska näringars verksamhet.

1.1 Ärendets bakgrund

Direktiv 96/53/EG anger maximala vikter och mått för tunga fordon som transporterar gods och utför persontransporter inom EU. Dess ursprungliga syfte var att säkerställa fri rörlighet av varor, en sund konkurrens mellan transportörer, förbättra trafiksäkerheten och förhindra skador på transportinfrastrukturen inom EU. Revideringar av direktivet 2015 och 2019 innebar att dess syfte även kom att omfatta att främja miljövänliga transporter. Kommissionens meddelande Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden från 2020 angav därefter att en revidering av direktiv 96/53/EG var en viktig åtgärd för att stimulera efterfrågan på utsläppsfria fordon och främja transportslagsövergripande lösningar. Utvärdering av befintligt direktiv 96/53/EG genomförd under 2021 har även visat att direktivet inte levererar vad avser exempelvis enhetlighet i övervakning av att reglerna efterlevs och tydlighet om gränsöverskridande längre och tyngre transporter. Mot bakgrund av detta presenterade Europeiska kommissionen den 11 juli 2023 ett förslag till revidering av direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner och vikter.

1.2 Förslagets innehåll

1.2.1 Vissa förändrade och nya mått- och vikt gränser

Förslaget innehåller ett antal ändrade högsta värden för mått och vikt som syftar till att skapa incitament för ökad användning av utsläppsfria tunga fordon och fordon som används i vägdelen av intermodala transporter. Förslaget innebär att 5- och 6-axliga utsläppsfria fordonståg får väga fyra ton mer än de som gäller för övriga transporter, i stället för två ton mer som gäller i befintligt direktiv. Samma utsläppsfria fordonståg och utsläppsfria tvåaxliga bussar föreslås få framföras med 12,5 tons drivaxeltryck, vilket är en höjning med ett ton jämfört med befintligt direktiv. Förslaget innehåller en ny artikel (10b) som anger att utsläppsfria fordon och fordonskombinationer tillåts vara 90 centimeter längre än motsvarande fossildrivna fordon. Vidare föreslås att det ska tillåtas 30 centimeter högre höjd (4,3 meter) vid transport av höga containers, s.k. ”high cube containers”, i intermodala transportupplägg.

Förslaget innehåller en ny bestämmelse i direktivet, som anger att högsta tillåtna vikt för motorfordon med fem axlar ska vara 40 ton.

I övrigt föreslås att högsta värden för mått och vikt är oförändrade jämfört med nuvarande direktiv.

Förslaget innehåller inte några större ändringar i de artiklar och paragrafer (4.2 och 4.4) som reglerar medlemsstaternas möjligheter att för nationella transporter, som utförs inom landets territorium, bestämma om undantag från reglerna om högsta tillåtna längd och vikt på fordonståg. Enligt förslaget kommer det fortsatt vara tillåtet att nationellt tillåta längre och tyngre fordonståg för transporter i samband med skogs- och jordbruksindustri eller så länge man tillåter fordonskombinationer som är ihopkopplade enligt det europeiska modulsystemet (EMS). Reglerna om undantag utifrån användningen av fordonståg ihopkopplade enligt det europeiska modulsystemet (EMS) kompletteras dock med krav om att tillgängliggöra tydlig information om reglerna för transporter inom landet och om att genomförande utvärderingar av användningen av EMS.

Längre och tyngre fordonståg som sker inom försöksverksamhet enligt artikel 4.5 föreslås få pågå i högst fem år. I befintligt direktiv finns ingen gräns för hur länge ett tillstånd till försöksverksamhet får gälla.

1.2.3 Längre och tyngre fordonståg i internationell trafik

Förslaget innehåller ett par bestämmelser som anger att medlemsstater som utnyttjar möjligheten till undantag för nationella transporter i flera fall måste tillåta motsvarande trafik från andra länder. Bland annat anges att ett land som tillåter längre och tyngre transporter med fordonståg ihopkopplade enligt det europeiska modulsystemet (EMS) måste ha samma regler för den internationella trafiken. Vidare föreslås krav på enhetliga och tydliga bestämmelser vid gränsöverskridande transporter med EMS. Medlemsstaterna ska exempelvis upprätta en samlad åtkomstpunkt ("one-stop-shop") med information om vilka regler som gäller för framförandet av längre och tyngre fordon i landet i fråga.

Reglerna om transporter med odelbar last, det som oftast utgör någon form av dispenstransporter, utvecklas med syftet att förenkla gränsöverskridande trafik. Bland annat ska grannländer samverka med varandra och det ska inte vara tillåtet med språkrav vid godkännande av sådana transporter.

1.2.4 Övervakning av överlast

Förslaget specificerar en minimigräns för kontroller av överlast till minst sex per en miljon fordonskilometer av fordon som faller inom direktivets tillämpningsområde. En lämplig andel av kontrollerna ska utföras på nattetid. I befintligt direktiv finns krav på att kontroller ska genomföras, men någon kvantitativ mängd specificeras inte.

Förslaget innehåller en ny bestämmelse som möjliggör tillfälliga undantag från reglerna om högsta mått och vikt i händelse av kris. Naturkatastrofer, pandemier, militära konflikter eller allvarliga skador på infrastrukturen exemplifieras som sådana kriser.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Gällande svenska bestämmelser beträffande fordons och fordonstågs bredd, längd och vikt vid färd på andra vägar än enskilda vägar finns i 4 kap. trafikförordningen (1998:1276) samt i bilagorna till samma förordning. Mått avseende höjd saknas i trafikförordningen.

Generellt sett gäller de regler som finns i trafikförordningen all trafik på svenska vägar, oavsett om det avser en nationell eller en internationell transport.

Förslaget till reviderat direktiv kommer innebära att vissa tillägg och justeringar i trafikförordningen behöver göras

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

1.4.1 Kommissionens konsekvensanalys

Kommissionen har presenterat en konsekvensanalys (SWD/2023/445 final) av förslaget och anger att den totala förslaget innebär att utsläppen av koldioxid från godstransporter minskar med 1,2 procent. Den minskningen beräknas motsvara 3.5 miljarder euro. Dessa kostnader minskar på grund av en ökad användning av utsläppsfria fordon, ökning av intermodala transporter och en minskning av antalet transporter, på grund av möjlighet till större laster per fordon. Också utsläpp av kväveoxider beräknas minska, liksom buller. Kommissionen bedömer slutligen att förslaget kommer att resultera i drygt 400 sparade liv mellan 2025–2050 på grund av ökning av intermodala transporter och minskat antal transporter.

1.4.2 Regeringens bedömning av förslagets konsekvenser

Regeringen bedömer att förslaget kommer att få positiva konsekvenser för de transportörer som trafikerar flera olika EU-länder. I den utsträckning förslaget leder till en ökad användning av längre och tyngre transporter så kommer det innebära betydande effektivitetsvinster för transportörerna och utsläppen från fordonsflottan kommer att minska. De föreslagna regeländringarna i direktivet som syftar till att minska medlemsstaternas möjligheter att ha olika regler för nationella och internationella transporter har generellt sett ingen påverkan på transporter i Sverige eftersom de svenska reglerna redan i nuläget generellt sett behandlar nationella och internationella vägtransporter lika.

Förslaget att höja högsta tillåtna drivaxeltrycket från 11,5 ton till 12,5 ton för utsläppsfria 5- och 6-axliga fordonståg och tvåaxliga bussar bedöms få konsekvenser för vägghållarna i form av ökad nedbrytning av vägnätet med ökade underhållskostnader som följd. Förslaget på att höja extra tillåtna vikt för 5- och 6-axliga utsläppsfria fordonståg med två ton kan i vissa fall medföra en ökad nedbrytning av vägnätet om man inte inför ett minsta avstånd mellan fordonstågets första och sista axel.

De svenska myndigheter som främst påverkas av förslaget är Trafikverket och Polismyndigheten, men även landets kommuner påverkas i sin roll som vägghållare. Förslagets krav på system för enhetlig information till transportörer vid gränsöverskridande trafik bedöms innebära vissa administrativa kostnader för främst Trafikverket. Dessa kostnader bedöms rymmas inom befintliga ekonomiska ramar. Förslaget att varje medlemsstat årligen ska genomföra sex vägningar per 1 000 000 fordonskilometrar bedöms inrymmas i Polismyndighetens trafikövervakning givet den pågående etablering av vågar i infrastrukturen som möjliggör vägning av fordon under färd och därmed också inom myndighetens befintliga ekonomiska ramar

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar en revidering av mått- och viktdirektivet och anser att regelverket bör utvecklas med hänsyn till konkurrenskraft, trafiksäkerhet och miljö. Regeringen anser att användningen av längre och tyngre fordonståg skapar betydande nyttor för ekonomi och klimat och är viktig för flera svenska näringars verksamhet. Mot denna bakgrund välkomnar regeringen att förslaget innebär att direktivet fortsatt ger medlemsstaterna stora friheter att utifrån sina lokala förutsättningar bestämma om undantag från bestämmelserna om maximala vikter och dimensioner (artikel 4(2) och 4(4)). Det är centralt att dessa undantagsmöjligheter värnas. I linje med detta anser regeringen att det inte bör finnas några begränsningar i en medlemsstats möjligheter att på sitt vägnät tillåta längre och tyngre fordonståg, varken i nationell eller internationell trafik.

Regeringen anser att ändringarna inte bör medföra en oskäligen ökad nedbrytning av väginfrastrukturen eftersom det riskerar att leda till ökade kostnader för vägunderhåll och negativ påverkan på framkomligheten.

Regeringen anser att nya administrativa krav i direktivet bör begränsas och när de förekommer utformas för att möjliggöra ett kostnadseffektivt genomförande.

Eventuella kostnader som förslaget kan leda till för den nationella budgeten ska finansieras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67). Om utgiftsdrivande åtgärder på EU-budgeten skulle bli aktuella ska dessa finansieras genom omprioriteringar i den fleråriga budgetramen (MFF).

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas specifika ståndpunkter är ännu inte kända. Historiskt har framför allt Finland, Danmark och Nederländerna varit positiva till gränsöverskridande transporter med fordon och fordonståg som överstiger de fastställda dimensionerna i direktivet. Det är också väl känt att Österrike och ett antal likasinnade medlemsstater av tradition motsätter sig att vägfordon blir större, bland annat eftersom detta anses försämra järnvägens konkurrenskraft.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget är remitterat till berörda svenska aktörer med sista svarsdatum den 29 september 2023.

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

Kommissionen anger att EU redan har kompetens att reglera gränser för tunga fordoners mått och vikt med hänvisning till det befintliga direktivet om tunga fordoners mått och vikt. Inom ramen för det har medlemsstaterna, i enlighet med subsidiaritetsprincipen, 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 använda längre fordon i specialtransporter, försöksprojekt eller med EMS, modulära fordonskombinationer (artikel 4 (3), 4 (4) och 4 (5)).

Kommissionen anger att befintligt direktiv kommit att tolkas så olika att dess syfte att främja en fungerande gemensam inre marknad inte kan uppnås. Vidare anger Kommissionen att befintligt direktiv inte förmått att främja användningen av miljövänliga eller utsläppsfria transporter i tillräcklig utsträckning för att reglerna ska kunna bidra till de miljömässiga målsättningarna inom unionen. Initiativ på nationell nivå kan inte lösa dessa utmaningar utan åtgärder måste vidtas på EU-nivå för att säkerställa effektiva, rättvisa och hållbara transporter inom unionen.

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.

Regeringen delar kommissionens uppfattning i fråga om subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Första information om förslaget har givits vid rådsarbetsgrupp den 14 juli (information) och den 24 juli 2023 (genomgång av konsekvensutredning). Det spanska ordförandeskapet har meddelat att man avser påbörja förhandlingen i rådet i september. Tidtabellen för Europaparlamentets behandling är ännu inte känd.

4.2 Fackuttryck/termer

EMS, European Modular System – Fordon vars dimensioner överensstämmer med vad som anges i Bilaga 1 till direktivet och som sammankopplats på sådant sätt att längden på fordonståget överstiger 18,75 meter (vanligast till högst 25,25 meter men kan även vara längre).

Intermodala transporter - en transport av gods där flera trafikslag används. En intermodal transport är förknippad med godstransporter där viss del utförs på väg och en annan del av transporten utförs på järnväg eller på båt.