

Remiss av kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av direktiv (EG) nr 96/53/EG om vägfordons mått och vikt

Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss

VTI har studerat förslaget samt "COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT report on the implementation of the amendments to Directive 96/53/EC introduced by Directive (EU) 719/2015, SWD(2023)70" och tillhörande "COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT impact assessment report". Vi har inte kunnat läsa de opublicerade bakgrundsdokumenterna till dessa rapporter som kan innehålla väsentlig information.

VTI stödjer flertalet av förslagen till förändringar i förordningen och tror att de kan bidra till de önskade målen. På grund av skillnader mellan EMS-regler i olika europeiska länder kan gränsöverskridande transport med EMS fortfarande vara utmanande efter genomförande av de föreslagna ändringarna. De är steg i rätt riktning, men på lång sikt bör ambitionen vara att sträva efter en mer enhetlig EMS-reglering i Europa.

VTI avråder från införandet av förslaget att höja den tillåtna axellasten på drivaxeln med ett ton från 11,5 ton till 12,5 ton för noll-utsläpps-dragbilar samt för noll-utsläpps-bussar (zero-emission vehicles and zero-emission two-axle busses) – avsnitt 3.4.2 samt 3.4.3 i Annex. Den föreslagna axellasthöjningen är inte en nödvändig förutsättning för att genomföra de mesta av övriga delar av förslaget, förutom för: 1) 46 ton på en noll-utsläpp tvåaxlad dragbil med en treaxlad påhängsvagn (avsnitt 2.2.2 c i Annex), resulterar i 12,0 ton på drivaxeln, 2) 48 ton på en noll-utsläpp-dragbil-påhängsvagn (avsnitt 2.2.2 d i Annex) med bara en drivaxel, behöver 12,0 ton på drivaxeln för att uppfylla regel 4.1 i Annex. I det senare fallet är den ökade axellasten inte nödvändig om fordonet har två drivaxlar, och även i första fallet är den erforderliga ökningen 0,5 ton och mindre än det föreslagna 1,0 ton.

Konsekvenserna av att höja axellasten är ett kraftigt ökat vägslitage i Sverige och Europa. Den konsekvensanalys som gjorts särskiljer inte kostnaderna för införande av olika delar av förslaget utan behandlar alla förslag samlade i paket varmed de positiva fördelarna med andra delar av förslaget till viss del maskerar de negativa konsekvenserna av det ökade vägslitage orsakat av axellasthöjningen. Konsekvensanalysen är därför ofullständig. I förarbetet (report on the implementation of the amendments...) diskuteras vägslitage översiktligt men man kommer fram till (sid. 8): "Alternatively fuelled vehicles should in any case comply with the maximum authorised axle weight limits set in the Directive. This measure was adopted to protect the road infrastructure from the potential negative impact caused by the extra weight." I förslaget har man emellertid förändrat den tillåtna axellasten.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Senior forskare Sogol Kharrazi har varit föredragande. I handläggningen har också forskningscheferna Björn Kalman och Jan-Erik Swärdh deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI