

Remissvar av promemoria Godstrafikfrågor - förordningsändringar

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak de föreslagna ändringarna i trafikförordningen (1998:1276) och i vägmärkesförordningen (2007:90).

Transportstyrelsen avstyrker det föreslagna bemyndigandet till Trafikverket i 4 kap. 11 § trafikförordningen, samt utformningen av den föreslagna lydelsen i 4 kap. 13 § andra stycket sista meningen trafikförordningen.

Transportstyrelsen har även synpunkter på följande förslag:

- För att den föreslagna lydelsen i 4 kap. 12 § tredje punkten b och c ska täcka in samtliga avstånd mellan de för varje punkt angivna avstånden behöver den föreslagna lydelsen kompletteras med orden ”*eller större*” efter de första angivna avstånden i dessa punkter.
- I 4 kap. 14 § punkten 1 trafikförordningen föreslås att ett treaxlat motorfordon som förs i internationell trafik ska tillåtas ha en högsta bruttovikt på 28 ton. 28 ton följer inte av direktivet varför denna ändring inte ska genomföras.
- Det föreslagna intervallet 4,7–5,2 meter i bilagorna 1 och 4, och som även ligger till grund för 26 tons trippelaxeltryck i 4 kap. 12 §, kan behöva justeras för att harmonisera mot definitionen av en trippelaxel i lag om vägtrafikdefinitioner (2001:559).
- Transportstyrelsen noterar att punkterna a-f i bilaga 1 tillhör en äldre version av bilaga 1.

Transportstyrelsens synpunkter

Ändringen i 4 kap. 11 § trafikförordningen

Transportstyrelsen avstyrker regeringens förslag att Trafikverket ska ges ett bemyndigande i 4 kap. 11 § att meddela föreskrifter om att förandet av fordon eller fordonståg på väg med BK4 ska vara förenade med villkor. Även om Trafikverket anser att bemyndigandet är nödvändigt för att förhindra förtida nedbrytning av vägnätet är det på flera sätt olämpligt.

Ett av syftena med att dela upp tidigare Vägverket i två myndigheter var att förvaltningsstrukturen skulle bli tydligare genom att hålla isär olika ansvarsområden och roller. Enligt 1 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket består Trafikverkets uppdrag i att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Enligt 1 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen, består myndighetens huvuduppgift i att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Uppdraget innebär bland annat att utveckla ett tillgängligt transportsystem med hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa.

Regeringskansliet remitterar samtidigt med denna remiss den framställan som Transportstyrelsen gjort och som avser ett bemyndigande i 4 kap. 12 § trafikförordningen att få meddela föreskrifter för fordon och fordonståg med bruttovikter över 64 ton (N2016-07964-MRT). Om trafikverket ges det föreslagna bemyndigandet innebär det två regelgivande myndigheter inom transportområdet. Detta är både olämpligt och problematiskt då det finns en risk att det uppstår dubbelreglering och motstridiga regler vilket kan medföra att både allmänheten och myndigheter kan få svårt att få klarhet i vilka regler som är tillämpliga.

Enligt promemorian syftar bemyndigandet till att Trafikverket vill ha möjlighet att ställa krav på dubbelmontage för vissa vägar med BK4. Det är Transportstyrelsens bedömning att Trafikverket, med tanke på sitt uppdrag, inte bör öppna upp vägsträckor för BK4 som inte klarar de vikter som avses gälla för sådan väg. Eventuella krav på dubbelmontage för fordon över en viss bruttovikt bör i så fall vara generella krav på vägar med BK4 och ska då regleras direkt i trafikförordningen. Det i promemorian föreslagna nya vägmärket som syftar till att begränsa trippelaxeltryck är ett av flera verktyg som kan användas på vägar som inte riktigt klarar BK4 vikter, men som av andra orsaker behöver ha BK4. Nya regler och bemyndiganden bör därför enbart beslutas om det verkligen behövs. Av det skälet finns det således ingen anledning för Trafikverket att få det föreslagna bemyndigandet.

Såsom det föreslagna bemyndigandet är utformat finns det inte några begränsningar för vilka villkor Trafikverket får föreskriva om.

Bemyndigandet innebär, så som det är utformat, att Trafikverket får ställa villkor på samtliga fordon och fordonståg som förs på väg med BK4. Det kan ifrågasättas om det är lämpligt eller finns något behov av ett så brett bemyndigande?

Med hänsyn till ovanstående anser Transportstyrelsen att det varken är lämpligt eller möjligt för regeringen att ge Trafikverket det föreslagna bemyndigandet. Förslaget ska därför avstyrkas.

Föreslagen lydelse till 4 kap. 12 § trafikförordningen

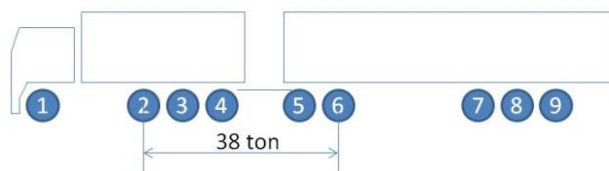
Transportstyrelsen tillstyrker den föreslagna ändringen i 4 kap. 12 §, men anser att orden ”*eller större*” behöver läggas till efter de första angivna måtten i tredje punkten b och c.

Detta tillägg behövs dels för att harmonisera mot lydelsen i 4 kap. 12 § andra punkten b och c, men framförallt för att täcka in hela avståndet mellan de båda angivna måtten. Utan detta tillägg får lydelsen en helt annan innebörd.

Föreslagen lydelse till 4 kap. 13 § trafikförordningen

Transportstyrelsen tillstyrker att en ändring av 4 kap. 13 § andra stycket sista meningen är viktig, men avstyrker den föreslagna lydelsen. En ändring av aktuell bestämmelse är nödvändig eftersom fordonståg som är konfigurerade för en högsta bruttovikt på 74 ton annars riskerar att få en lastfördelning och lastförmåga som påverkar fordonståget negativt vid färd på väg med BK1.

En ändring av nuvarande lydelse är särskilt viktig i jämförelse mellan axel två och axel sex i fordonståget. Enligt förslaget ska släpvagnstabellen tillämpas i de fall där dragfordonet ingår i jämförelsen. Detta medför att det tillåts, om avståndet är 7,8 meter eller längre, en högsta bruttovikt på 38 ton för detta avstånd.



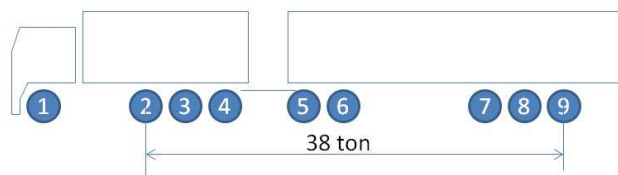
Samma fordonståg som ovan tillåts enligt nuvarande lydelse endast ha en bruttovikt på cirka 32 – 33 ton för samma avstånd vid jämförelse med den vanliga bruttoviktstabellen. En ändring av nuvarande lydelse är därför viktig

för att fordonståg som är konfigurerade för 74 ton även ska kunna föras på vägar med BK1 med en bruttovikt på 64 ton.

Transportstyrelsen konstaterar dock att den i promemorian föreslagna lydelsen inte är i enlighet med Trafikverkets förslag om ändringar av viktregler på sidan 55 i Trafikverkets rapport "Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordonståg på det allmänna vägnätet". Den föreslagna lydelsen medför att släpvagnstabellen alltid ska användas där dragfordonet ingår i jämförelsen. Detta innebär att fordonståg som får ha en högsta bruttovikt på 74 ton på väg med BK4 kommer att få en högsta tillåten bruttovikt som är under 64 ton vid färd på väg med BK1.

I promemorian föreslås lydelsen "Vid jämförelse med bilaga 1 ska de värden som anges för släpvagnar även tillämpas för de fall där dragfordonet ingår i jämförelsen", medan Trafikverkets föreslår lydelsen "...de värden som gäller för släpvagnar även får tillämpas för de fall där dragfordonet ingår i jämförelsen". Att byta ut ordet "får" mot "ska" innebär att man är tvingad att tillämpa släpvagnstabellen för de fall där dragfordonet ingår i jämförelsen. Syftet med Trafikverkets förslag borde vara att man ges möjlighet att använda sig av släpvagnstabellen för de fall där dragfordonet ingår i jämförelsen, om bruttovikten därigenom blir högre, det vill säga, man ges en valmöjlighet.

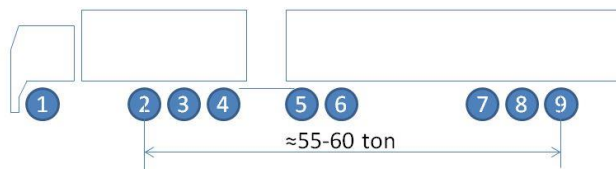
Såsom den föreslagna lydelsen i promemorian är utformad får man aldrig använda sig av den vanliga tabellen i bilaga 1 för de fall där dragfordonet ingår i jämförelsen. Släpvagnstabellen har ett högsta värde på 38 ton, vilket till exempel medför att vid jämförelse med tabellen för släpvagnar för avståndet mellan axel två och axel nio i ett normalt 74-tonns fordonståg får bruttovikten, såsom förslaget i promemorian är utformat, inte heller överstiga 38 ton.



Lägger man till 10 ton för axel ett får hela fordonståget en högsta tillåten bruttovikt på endast 48 ton (10+38) vid färd på väg med BK1. En sådan begränsning torde inte vara avsikten med förslaget.

Om man istället ändrar *ska* mot *får* ges en valmöjlighet att antingen använda sig av den vanliga bruttoviktstabellen eller släpvagnstabellen om den tillåtna bruttovikten därigenom blir högre. Vid användning av den vanliga bruttoviktstabellen för BK1 i jämförelse mellan till exempel axel två och

axel nio i ett normalt 74-tons fordonståg skulle bruttovikten istället hamna någonstans mellan 55 och 60 ton.



Denna valmöjlighet är därför en viktig förutsättning för att 74-tons fordonståg ska kunna föras på ett trafiksäkert och praktiskt tillämpligt sätt med 64 tons bruttovikt på väg med BK1.

Eftersom det inte finns några värden för avstånd mindre än 6,6 meter i släpvagnstabellen blir det heller inte möjligt att tillämpa denna tabell för avstånd som är kortare.

Mot bakgrund av ovanstående bör släpvagnstabellen därför inte vara tvingande att använda.

Ändringen i 4 kap. 14 § trafikförordningen

Transportstyrelsen anser inte att den föreslagna ändringen i 4 kap. 14 §, där ett treaxlat motorfordon föreslås ha en högsta bruttovikt på 28 ton, ska genomföras.

Bestämmelserna i 4 kap. 14 § finns i trafikförordningen som ett viktigt förbehåll för att inte begränsa vikterna för fordon som huvudsakligen förs i internationell trafik i de fall våra svenska viktregler för motsvarande fordon medger en lägre vikt, det vill säga ett undantag upp till de värden som anges i direktiv 96/53/EG¹. Artikel 3 i direktivet anger att en medlemsstat inte får vägra eller förbjuda fordon i internationell trafik som är registrerat i en annan medlemsstat av skäl som hänför sig till vikt eller dimensioner. Mot bakgrund av denna artikel måste Sverige därför acceptera att fordon i internationell trafik inte behöver följa de svenska reglerna om lägre vikt. 14 § har detta viktiga förbehåll för att sådana internationella transporter ska få överskrida de nationella viktbestämmelserna om de i övrigt håller sig inom de ramar som anges i bilagan till direktivet, det vill säga de värden som anges i punkterna 1-6 i 14 §. Att införa värdet 28 ton för ett treaxligt motorfordon innebär således ett systemfel eftersom det anger ett värde som inte finns i direktivet.

¹ RÅDETS DIREKTIV 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i internationell och nationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

Ändrade värden för trippelaxeltryck och bilaga 1 till trafikförordningen

Det bör beaktas om förslaget innebär att definitionen av en trippelaxel i lag om vägtrafikdefinitioner vid jämförelse med de värden som föreslås i intervallet 4,7–5,2 meter till bilaga 1 och 4 och som även ligger till grund för de föreslagna värdena för ett trippelaxeltryck på 26 ton i 4 kap. 12 § trafikförordningen blir svår att förstå. Definitionen trippelaxel anger ”Tre hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd mellan den första och den tredje axeln som är mindre än 5,0 meter”. För att bättre harmonisera mot definitionen av en trippelaxel kan intervallen 4,7-5,2 och 5,2-5,4 meter i bilaga 1 och 4 ändras till 4,7-5,0 (26 ton) och 5,0-5,4 (27 ton) meter. Med denna ändring skulle definitionen av en trippelaxel harmonisera bättre mot bilagorna 1 och 4. En sådan justering borde inte få några nämnbara konsekvenser för slitaget på vägar och bärigheten på broar.

Äldre version av bilaga 1 till trafikförordningen

Vidare noterar Transportstyrelsen att punkterna a-f i bilaga 1 i förslaget är en gammal ej gällande version. Bilaga 1 bör även fortsättningsvis innehålla de ändringar som trädde i kraft den 15 juli 2017 genom SFS 2017:610. Transportstyrelsen har dock inga synpunkter på att ett motordrivet fordon med tre axlar föreslås kunna ha en högsta tillåten bruttovikt på 28 ton.

Detta ärende har beslutats av Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Petra Wermström, enhetschef Anders Sileborg, sektionschef Roger Hiding, jurist Cecilia Malm och utredarna Omar Bagdadi, Hans Eriksson och Pär Ekström, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils
Ställföreträdande generaldirektör