



2009-10-14

Transportstyrelsen  
Vägtrafikavdelningen  
Box 267  
781 23 Borlänge

## **Begäran om korrigerande gällande regeltolkningen för teknisk totalvikt och skattevikt för bussar – kopplat till nya ramdirektivet 2007/46/EG**

Svenska Bussbranschens Riksförbund har uppmärksammats på ett fenomen som uppstod i samband med införandet av Ramdirektivet 2007/46/EG.

Bakgrunden är denna: Då man registrerar fordon (buss) via Bilprovningen och dagens registreringsbesiktningförfarande har man möjlighet att anpassa max teknisk totalvikt till hur man vill använda just detta unika fordon, d.v.s. man kan beräkna lastvikten (bagage) till (minimum) 100 kg/m<sup>3</sup> och man kan t.ex. begränsa antalet sitt/ståplatser. Detta ger en "skräddarsydd" max teknisk totalvikt och skattevikt. För Klass I och II bussar är detta vanligt förekommande.

Om man registrerar en buss med hjälp av WVTA + COC i Sverige blir automatiskt max teknisk totalvikt som anges i WVTA och COC't under punkt 16.1 detsamma som skattevikt.

Den max tekniska totalvikt som anges i WVTA + COC't representerar hela populationen av just denna typ/variant/version och gäller för hela EU. Detta är en nödvändighet för busstillverkare då man inte vet hur bussen kommer att användas då den sätts i trafik. En operatör kanske vill klämma in maximalt antal sittande/stående passagerare medan en annan vill använda sig av en högre bagagevikt.

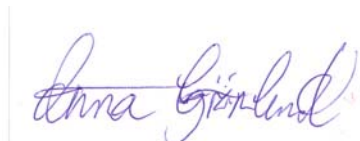
Ramdirektiv 2007/46 ger möjlighet att typcertifiera eller använda sig av ett individuellt godkännande på nationell nivå. Ambitionen från EU Kommissionen har varit att så många fordon (bussar) som möjligt skall typcertifieras. Detta för att säkerställa en hög säkerhetsnivå.

Som exempel har Volvo Bussar tagit fasta på detta och de har därför beslutat att så många av deras bussmodeller som möjligt skall vara typcertifierade enligt ramdirektiv 2007/46.

Problemet med skattevikten (som verkar vara ett unikt svenskt problem) gör att de nu kanske måste ompröva sitt beslut att utnyttja typcertifikat för sina bussmodeller för den svenska marknaden och istället använda sig av det nationella individuella godkännandet. Detta i motsats till EU Kommissionens ambition. För busstillverkarna är det nationella individuella godkännande förfarandet ett dyrare alternativ då man inte kan dra full nytta av typcertifieringen som ändå måste göras för de resterande EU länderna.

BR ser detta som ett stort bekymmer. Inte bara att processen blir dyrare för fordonstillverkarna vilket slår igenom på inköpskostnaden utan att det dessutom får en avsevärd effekt på den årliga fordonsskatt som bussägaren ska betala. Att automatiskt utgå från högsta möjliga vikt är det som gäller är inte ett bra incitament när det gäller att vara miljö och kostnadseffektiv.

Vi begär därför att Transportstyrelsen skyndsamt korrigerar detta som det verkar unika regeltolkandet av Ramdirektivet.

A handwritten signature in blue ink that reads "Anna Grönlund". The signature is written in a cursive style and is positioned to the right of a vertical line.

Anna Grönlund  
Förbundsdirektör  
Svenska Bussbranschens Riksförbund