



Folgenabschätzung der neuen allgemeinen Empfehlung der schwedischen Verkehrsbehörde für Fahrten mit breiten Fahrzeugen oder langen Fahrzeugkombinationen

Vorschlag der schwedischen Verkehrsbehörde:

Die schwedische Verkehrsbehörde schlägt neue allgemeine Empfehlungen zu Ausnahmen für Fahrten mit langen Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit langen, unteilbaren Lasten und neue allgemeine Empfehlungen zu Ausnahmen für Fahrten mit breiten Fahrzeugen und Fahrzeugen mit weiten, unteilbaren Lasten vor. Diese ersetzen die allgemeinen Empfehlungen in VVFS 2000:126, VVFS 2004:142, TSFS 2009:62 und TSFS 2009:64.

In Bezug auf die derzeitige allgemeine Empfehlung enthält der Vorschlag Änderungen in folgenden Bereichen:

- Kennzeichnung¹ und Lichtstärke der Lampen
- Zeiten, in denen Reisen nicht stattfinden sollten;
- einige Bestimmungen über die Verarbeitung bei den Entscheidungsträgern;
- Bestimmungen über die Größe der Lasten werden entfernt;
- die Bestimmungen über Gefahrenwarnfahrzeuge während der Fahrt auf Autobahnen bei Tageslicht werden entfernt;

In der allgemeinen Empfehlung zu Fahrten mit breiten Fahrzeugen wird die Empfehlung zu dünnen Lasteinheiten geändert und die Empfehlung zu neu gefertigten Häusern oder Hausabschnitten entfernt. Die Empfehlung wird auch ergänzt, indem hinzugefügt wird, dass die Kennzeichnung von EG-Mobilkränen und motorisierten Geräten mit Aufklebern erfolgen kann.

In der Empfehlung zu Fahrten mit langen Fahrzeugen werden die Abmessungen, bei denen der Antragsteller eine Streckenbescheinigung beifügen sollte, von 30 auf 35 Meter geändert und die Empfehlung für Lasten, die mehr als fünf Meter über die Mitte der letzten Achse hinausragen, werden geändert. Die Empfehlung wird auch durch die Hinzufügung ergänzt, dass Konsultationen für Transporte abgehalten werden sollten, die über einen Bahn- oder Straßenbahnübergang fahren müssen.

¹ Kennzeichnung bezieht sich auf Markierungszeichen für die Breite und Länge, wo sie platziert werden sollten, die Größen der Warnzeichen sowie Empfehlungen zum Zustand der Zeichen.

A. Allgemeines

Allgemeine Empfehlungen sind allgemeine Empfehlungen zur Anwendung eines Gesetzes (Gesetz, Verordnung oder Vorschrift), die festlegen, wie jemand in einer bestimmten Hinsicht handeln kann oder sollte. Siehe Abschnitt 1 der Verordnung über das Gesetzblatt (1976:725). In diesem Fall richten sich die allgemeinen Empfehlungen an die staatlichen Straßenverwaltungsbehörden, die Regionen der schwedischen Verkehrsverwaltung und die kommunalen Straßenverwaltungsbehörden bei der Prüfung von Anträgen auf Ausnahmen für Fahrzeuge, die bei Fahrten auf der Straße breiter oder länger als nach der Straßenverkehrsverordnung zulässig sind (1998:1276)². Diese Folgenabschätzung umfasst allgemeine Empfehlungen für den breite Transporte und allgemeine Empfehlungen für lange Transporte. Die Empfehlung gilt nur für Fahrten mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die größer als 260 Zentimeter oder mehr als 24 Meter sind.

Wie bereits erwähnt, entscheiden die Regionen der schwedischen Verkehrsverwaltung und die schwedischen Gemeinden über Ausnahmen von den Bestimmungen über Länge und Breite. Aus Kapitel 13 Abschnitt 3 Absatz 1 Nummer 25 der Straßenverkehrsverordnung geht jedoch hervor, dass die Befugnis der staatlichen Straßenverwaltungsbehörde bei Ausnahmen von Sonderverkehrsregeln über Breite und Länge in den örtlichen Verkehrsvorschriften auf Fälle beschränkt ist, in denen die Ausnahme mehr als eine Gemeinde innerhalb eines Landkreises betrifft. Dies bedeutet, dass Ausnahmen von den örtlichen Verkehrsvorschriften für Fahrten, die mehr als einen Landkreis betreffen, Ausnahmen sowohl von der Verkehrsverwaltungsregion, in der die Fahrt beginnt, als auch von der Gemeinde oder den Gemeinden, die solche Vorschriften erlassen haben, erforderlich sind.

Nach Kapitel 13 Abschnitt 4 Absatz 1 der Straßenverkehrsverordnung dürfen Ausnahmen nur gewährt werden, wenn Fahrten ohne Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit, Beschädigung der Straße oder sonstiger erheblicher Unannehmlichkeiten durchgeführt werden können.

Im Jahr 2009 verabschiedete die schwedische Verkehrsbehörde allgemeine Empfehlungen zu Ausnahmen für Fahrten mit langen Fahrzeugen und allgemeine Empfehlungen zu Ausnahmen für Fahrten mit breiten Fahrzeugen (TSFS 2009:62 und TSFS 2009:64). Diese dienen als Unterstützung für die Entscheidungsträger bei der Einhaltung der Anforderungen der Straßenverkehrsverordnung. Die Empfehlung trägt dazu bei, die Abwicklung von Fällen durch die Entscheidungsträger zu

² Siehe Kapitel 13 Abschnitt 3 Absatz 1 Nummer 11 der Straßenverkehrsverordnung (1998:1276).

erleichtern und sicherzustellen, dass die Bedingungen in den Entscheidungen unabhängig von der Behörde, die einen Fall entschieden hat, ähnlich sind. Wenn sie sich entscheiden, die Empfehlung nicht anzuwenden, müssen sie andere Bedingungen auferlegen, um die Anforderungen der Verordnung zu erfüllen. Die Straßenverwaltungsbehörden³ mit denen wir in Kontakt standen, haben erklärt, dass diese allgemeine Empfehlung ein wichtiger Teil ihrer Arbeit bei Anträgen auf Ausnahmen für Fahrzeuge ist, die breiter oder länger als normalerweise zulässig sind.

1. Was ist das Problem oder der Grund für die Vorschrift?

Die derzeitige allgemeine Empfehlung wurde 2009 angenommen. Seitdem hat sich viel an der Gestaltung der Straßeninfrastruktur, der verfügbaren technischen Mittel, des Verkehrsaufkommens und der auf der Straße beförderten Güter verändert.

Die Zahl der Straßen mit physischer mittlerer Trennung ist ebenso gestiegen wie das Verkehrsaufkommen auf den Straßen. Auch der Transport von Lasten, die breiter oder länger als normal zulässig sind, hat sich im Laufe der Zeit erhöht. Die Zahl der Anträge auf Ausnahmen, die zwischen 2011 und 2022 von den staatlichen Straßenverwaltungsbehörden, den Regionen der schwedischen Verkehrsverwaltung, bearbeitet wurden, stieg von etwas mehr als 24 000 auf rund 34 000⁴. Aus diesem Grund muss die derzeitige allgemeine Empfehlung an die aktuelle Situation angepasst und aktualisiert werden, um ihren Zweck zu erfüllen.

1.1 Streckenbescheinigung

Aus Absatz 6 des TSFS 2009:62 ergibt sich, dass die Antragsteller eine Beschreibung beifügen sollten, mit der die Strecke überprüft werden kann (Streckenbescheinigung), wenn die Länge des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination 30 Meter überschreitet. Aus den Informationen, die wir von der schwedischen Verkehrsverwaltung erhalten haben, enthält der Großteil der erhaltenen Streckenbescheinigungen für Längen zwischen 30 und 35 Metern keine festgestellten Hindernisse. Darüber hinaus kann hinzugefügt werden, dass es einen Unterschied in der Höhe der Anforderungen zwischen der allgemeinen Empfehlung für breite Fahrzeuge und lange Fahrzeuge hinsichtlich der Festlegung der Anforderungen für Streckenbescheinigungen gibt.

³ Eine Straßenverwaltungsbehörde ist eine der staatlichen Straßenverwaltungsbehörden oder eine der schwedischen Gemeinden.

⁴ Die Informationen über die Zahl der Anträge stammen aus dem Dialog mit der schwedischen Verkehrsverwaltung.

Die derzeitige Empfehlung trägt zu unnötiger Verwaltungsarbeit bei, sowohl für die Straßenverwaltungsbehörden, für die die Empfehlung darin besteht, Streckenbescheinigungen zu verlangen, als auch für diejenigen Betreiber, die diese Bescheinigungen vorlegen müssen.

1.2 Neu hergestellte Häuser und Hausabschnitte

Aus Absatz 11 des TSFS 2009:64 geht hervor, dass Ausnahmen für den Transport neu hergestellter Häuser oder Hausabschnitte nicht gewährt werden sollten, wenn die Breite 415 Zentimeter überschreitet. Dieser Absatz nennt als Grund dafür die Straßenverkehrssicherheit und Befahrbarkeit. Diese Empfehlung gibt eine spezifische Vorschrift für bestimmte Lasten.

Im Frühjahr 2020 erhielt die schwedische Verkehrsbehörde ein Schreiben der Handels- und Arbeitgeberorganisation Trä- och Möbelföretagen (Schwedischer Verband der Holz- und Möbelindustrie), in dem sie ihre Ansichten zu dieser besonderen allgemeinen Empfehlung darlegte. Die Organisation erklärte, dass die Empfehlung für die schwedischen Hersteller von neu hergestellten Häusern und Hausabschnitten problematisch sei, da sie die Abmessungen ihrer Gebäude im Bau beschränke. Aus diesem Grund wird die Grenze von 415 Zentimetern voraussichtlich die heimische verarbeitende Industrie für neu hergestellte Häuser und Hausabschnitte beeinflussen.

Wir haben von der schwedischen Verkehrsverwaltung Informationen erhalten, dass Frachtschiffe in schwedische Häfen mit Hausabschnitten ankommen, die in anderen Ländern hergestellt werden, die größer als 415 Zentimeter sind. Wenn diese Sendungen nicht durch die Anwendung der derzeitigen allgemeinen Empfehlung freigestellt werden, bleibt die Ware im Hafen oder muss an den Versender zurückgegeben werden. Infolgedessen werden diese Sendungen in der Regel freigestellt und dürfen auf schwedischen Straßen befördert werden, da sie ansonsten schwedische Häfen blockieren würden oder zurück in ihr Herkunftsland verschifft werden müssten. Schwedische Hersteller hingegen entwerfen Hausmodule mit einer maximalen Breite von 415 Zentimetern. Dieser Unterschied birgt die Gefahr, Herstellern von neuen Häusern und Hausabschnitten aus anderen Ländern einen Wettbewerbsvorteil gegenüber den schwedischen Unternehmen zu verschaffen, da sie größere und weniger Abschnitte produzieren können, die transportiert werden müssen. Da es notwendig ist, diese Häuser und Hausabschnitte mit einer Länge von mehr als 415 Zentimetern zu transportieren, hat die schwedische Verkehrsverwaltung argumentiert, dass es problematisch ist, Ausnahmen unter Bezugnahme auf die derzeitige allgemeine Empfehlung zu gewähren.

Transporte mit einer anderen breiten, unteilbaren Last, gleichzeitig und auf demselben Straßenabschnitt, können Ausnahmen gewährt werden, auch

wenn die Breite gleich oder größer ist. Diese allgemeine Empfehlung ist daher strenger als diejenige, die für andere Lasten als Häuser oder Hausabschnitte gilt.

1.3 Zeiten, in denen Reisen nicht stattfinden sollten

In den Absätzen 17 der TSFS 2009:62 und TSFS 2009:64 werden bestimmte Tage und Zeiten festgelegt, an denen die Reise nicht stattfinden sollte. Die derzeitige allgemeine Empfehlung wurde aus früheren Vorschriften der schwedischen Straßenverwaltung übernommen. Damals war die schwedische Straßenverwaltung sowohl für die Vorschriften als auch für die Bearbeitung von Anträgen auf Ausnahmen für den Transport unteilbarer Lasten zuständig. Absatz 17 TSFS 2009:62 und TSFS 2009:64 beraten Entscheidungsträger darüber, wie in Ausnahmefällen Entscheidungen getroffen werden können, ohne dass dies einen direkten Bezug zur Straßenverkehrssicherheit hat.

Es gibt jedoch Fälle in der allgemeinen Empfehlung zu Ausnahmen für Fahrten mit langen und breiten Fahrzeugen, in denen es gerechtfertigt ist, dass die schwedische Verkehrsbehörde Empfehlungen zur Stellungnahme gibt, um die Straßenverkehrssicherheit, Rechtssicherheit oder Gleichbehandlung für alle zu wahren. Ein Beispiel ist, dass wir nicht beabsichtigen, die Empfehlungen für Fahrten im Dunkeln zu entfernen. Aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit ist es wichtig, dass diese breiten oder längeren Fahrzeuge nicht im Dunkeln oder bei schlechten Licht- und Sichtverhältnissen gefahren werden, etwa aufgrund der Schwierigkeiten z. B. bei der Erkennung gefährdeter Verkehrsteilnehmer.

1.4 Änderung aufgrund neuer Vorschriften für Fahrten mit breiten und langen unteilbaren Lasten

Am 21. Juni 2023 verabschiedete die schwedische Verkehrsbehörde zwei neue Vorschriften, die Vorschriften der schwedischen Verkehrsbehörde und die allgemeine Empfehlung (TSFS 2023:36) für Fahrten mit weiten unteilbaren Lasten und die Vorschriften der schwedischen Verkehrsbehörde und allgemeine Empfehlungen (TSFS 2023:37) zu Fahrten mit langen unteilbaren Lasten. Die Vorschriften treten am 1. September 2023 in Kraft. Die Schilder und Leuchten, die zur Markierung des äußersten Randes der Last verwendet werden, wurden durch diese Vorschriften aktualisiert. Da die Kennzeichnungsbedingungen in den Vorschriften die Grundlage für die entsprechenden Teile der allgemeinen Empfehlung bilden, muss auch die Empfehlung geändert werden.

Da TSFS 2023:36 im Gegensatz zu den älteren Vorschriften auch den Transport von dünnen Lasteinheiten abdeckt, muss die allgemeine

Empfehlung dahingehend geändert werden, dass sie dünne Lasteinheiten abdeckt, um mit dem Vorschriftentwurf zu harmonisieren.

1.5 Was eine Entscheidung enthalten sollte

Ein weiteres Problem mit der derzeitigen allgemeinen Empfehlung ist, dass sie – obwohl es sich um allgemeine Empfehlungen der schwedischen Verkehrsbehörde handelt – von der ehemaligen Organisation, der schwedischen Straßenverwaltung, stammt. Vor der Gründung der schwedischen Verkehrsbehörde im Jahr 2010 war die schwedische Straßenverwaltung sowohl für die Bearbeitung von Ausnahmen für den Transport unteilbarer Lasten als auch für die Festlegung über die Vorschriften für diese Transporte zuständig. Aus diesem Grund haben sich die Annahmen für die Empfehlung, die die schwedische Verkehrsbehörde in dieser allgemeinen Empfehlung festlegt, seit der Annahme der derzeitigen Empfehlung geändert. Die allgemeine Empfehlung kann daher nur inhaltliche Fragen betreffen, die auf der Straßenverkehrssicherheit, der Befahrbarkeit und der Zugänglichkeit beruhen. Die Empfehlung kann nicht abdecken, wie die Fallbearbeitung an sich in den Regionen der schwedischen Verkehrsverwaltung oder in den schwedischen Gemeinden durchzuführen ist. Die Behörden, die über Ausnahmen nach Kapitel 13 Abschnitt 3 Straßenverkehrsverordnung entscheiden, sollten in eigener Verantwortung und mit ausreichender Kompetenz die Anforderungen an die Verarbeitung und Prüfung nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz anwenden. Aus diesem Grund muss eine solche Empfehlung vollständig geändert oder entfernt werden.

1.6 Empfehlung zur Größe der Last

Kapitel 13 Abschnitt 4 Absatz 4 der Straßenverkehrsverordnung sieht vor, dass Ausnahmen, die sich aus der Länge oder Breite der Last ergeben, nur gewährt werden dürfen, wenn die Last unteilbar ist. Die Verordnung (2001:651) über die Straßenverkehrsdefinitionen definiert unteilbare Lasten als Lasten, die ohne das Risiko unnötiger Kosten oder Beschädigungen nicht in zwei oder mehr Teillasten unterteilt werden können.

In Absatz 7 der beiden TSFS 2009:62 und 2009:64 wird empfohlen, dass die Größe der Last nur dann als besonderer Grund für die Ausnahme angesehen werden sollte, wenn die Waren nicht in kleineren Teilen hergestellt oder verpackt werden können, ohne dass erhebliche Kosten entstehen. Die Empfehlung ist seiner Natur nach eine Beschreibung der Definition der unteilbaren Last und fügt dieser allgemeinen Empfehlung in Wirklichkeit nichts mehr hinzu.

1.7 Gefahrenwarnfahrzeug bei Tageslicht auf der Autobahn

Die Empfehlung in TSFS 2009:62 und TSFS 2009:64 empfiehlt, dass Ausnahmen für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 30 Metern oder Fahrzeugen mit einer Länge von mehr als 310 Zentimetern die Bedingungen für Gefahrenwarnfahrzeuge umfassen sollten. In Absatz 42 des TSFS 2009:62 und in Absatz 33 des TSFS 2009:64 gibt es jedoch Empfehlungen, dass die Bedingungen für Gefahrenwarnfahrzeuge bei Tageslichtfahrten auf Autobahnen ausgeschlossen werden können. Darüber hinaus ist klar, dass es bei Fahrten auf Autobahnen mit großem Verkehrsaufkommen bei Tageslicht Bedingungen für ein Gefahrenwarnfahrzeug geben sollte. Seit 2016 hat die schwedische Verkehrsverwaltung erklärt, dass sie in der Praxis immer Bedingungen für Gefahrenwarnfahrzeuge haben. Wir haben jedoch kein Gesamtbild davon, inwieweit die Gemeinden von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht haben. Nach Kapitel 13 Abschnitt 3 Nummer 11 der Straßenverkehrsverordnung kann eine Gemeinde nur eine Ausnahme für Reisen innerhalb einer Gemeinde gewähren. Transportvorgänge, die innerhalb einer Gemeinde durchgeführt werden, beginnen und enden wahrscheinlich auf anderen Wegen und Straßen als Autobahnen, bei denen Gefahrenwarnfahrzeuge eine Bedingung sein sollten. Diese Transportvorgänge finden wahrscheinlich auf einem relativ begrenzten Autobahnabschnitt statt. Entscheidungen der schwedischen Verkehrsverwaltung können dagegen deutlich längere Entfernungen betreffen. Aus diesem Grund sollte die Notwendigkeit, diese allgemeine Empfehlung zu ändern, für die schwedische Verkehrsverwaltung am größten sein. Die Ausnahme, kein Gefahrenwarnfahrzeug auf Autobahnen bei Tageslicht zu benutzen, kann auch eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen.

1.8 Empfehlung zu Ausnahmen für nach hinten ragende Lasten

Aus den derzeitigen allgemeinen Empfehlungen für Fahrten mit langen Fahrzeugen geht hervor, dass eine Ausnahme nicht gewährt werden sollte, wenn die Last mehr als fünf Meter über die Mitte der letzten Achse des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination hinausragt. Es besteht ein Bedarf an Transportvorgängen, bei denen die Länge der Last mehr als fünf Meter hervorragt. In Kontakt mit der schwedischen Verkehrsverwaltung haben sie uns mitgeteilt, dass sie in der Regel keine Ausnahmen zulassen, wenn Lasten mehr als fünf Meter über die Mitte der letzten Achse hinausragen, wenn die Fahrzeugkombination gleichzeitig kürzer als 35 Meter ist, einschließlich der Last. Wenn die Last um mehr als fünf Meter hervorragt und die Länge der Fahrzeugkombination 35 Meter überschreitet, ist ein Begleitfahrzeug für den Straßentransport erforderlich, das sich in der Nähe der vorstehenden Last befindet. Aus diesem Grund sollten die Empfehlungen angepasst werden, um sie an die bestehenden

Verkehrsbedürfnisse anzupassen, ohne die Straßenverkehrssicherheit zu vernachlässigen.

1.9 Kennzeichnung von EG-Mobilkränen und motorisierten Geräten

Unbeladene Fahrzeuge, die größer als die maximal zulässige Breite von 260 Zentimetern sind, sind im Verkehr keine Seltenheit, zum Beispiel Traktoren, Kipper und Mobilkrane. Ohne eine gewährte Ausnahme dürfen Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 260 Zentimetern nicht auf anderen Straßen als Privatstraßen betrieben werden. Ausnahmen gibt es jedoch in Kapitel 4 Abschnitt 15 Straßenverkehrsverordnung für bestimmte Fahrzeuge und bestimmte Lasten oder Ausrüstungen.

Nach der derzeitigen allgemeinen Empfehlung gibt es keine Unterscheidung zwischen der Kennzeichnung beim Transport weit unteilbarer Lasten oder im Falle eines Fahrzeugs, das breiter ist als das normalerweise zulässige. Über die schwedische Verkehrsverwaltung haben wir Anmerkungen erhalten, dass es praktische Probleme für Mobilkrane gibt, zum Beispiel, montierte Breitenmarkierungszeichen zu haben. Es wurde auch geäußert, dass die Kennzeichnung auf diesen Fahrzeugen in Form von Aufklebern erfolgen kann. Aus diesem Grund muss die allgemeine Empfehlung in Bezug auf die Kennzeichnungsanforderungen überprüft werden.

1.10 Sprachliche und strukturelle Veränderungen

Zusätzlich zu den oben beschriebenen Problemen und Gründen bedarf die derzeitige Empfehlung sprachlichen Aktualisierungen und struktureller Veränderungen. Die Empfehlung sollte auch mit der Struktur der derzeit geltenden neuen Vorschriften und der allgemeinen Empfehlung zu breiten und langen unteilbaren Lasten im Einklang stehen.

2. Was soll erreicht werden?

Zweck der allgemeinen Empfehlung ist es, die schwedischen Gemeinden und die Regionen der schwedischen Verkehrsverwaltung bei der Prüfung von Anträgen auf Ausnahmen für Fahrten mit breiten oder langen Fahrzeugen und den Transport großer oder langer, unteilbarer Lasten zu unterstützen. Die allgemeine Empfehlung trägt zu mehr Effizienz, Gleichbehandlung und Rechtssicherheit sowohl auf staatlicher als auch auf kommunaler Ebene bei. Die Empfehlung zielt auch darauf ab, sicherzustellen, dass die gewährten Ausnahmen in Bezug auf spezifische Bedingungen wie Kennzeichnung und Leuchten unabhängig von der Entscheidungsbefugnis und ohne Beeinträchtigung der Straßenverkehrssicherheit, Befahrbarkeit oder Zugänglichkeit für alle Personen im Verkehrssystem eine ähnliche Formulierung aufweisen.

3. Was sind die alternativen Lösungen?

3.1 Auswirkungen ohne die Maßnahmen?

Wenn die allgemeine Empfehlung nicht geändert wird, bleiben die in Kapitel 1 beschriebenen Probleme bestehen.

3.2 Alternativen, die keine Vorschrift erfordern

Es gibt keine Optionen, die keine Vorschriften beinhalten, außer die derzeitige Empfehlung aufzuheben und dann keine neuen Empfehlungen anzunehmen.

Die Möglichkeit, die allgemeine Empfehlung vollständig abzuschaffen, würde dazu führen, dass die Regionen der schwedischen Verkehrsverwaltung und die schwedischen Gemeinden bei der Bearbeitung von Ausnahmefällen für lange und breite Transporte keine Orientierungshilfe hätten. Dies könnte die Schaffung und Aufrechterhaltung einer einheitlichen Praxis in diesem Bereich erschweren. Zumindest anfänglich würde es wahrscheinlich zu höheren Verwaltungskosten für die schwedische Verkehrsverwaltung und die Gemeinden führen, wenn es keine Leitlinien gibt.

3.3 Regulierungsalternativen

Wir schlagen die folgenden aufgehobenen, geänderten und neuen allgemeinen Empfehlungen vor.

Streckenbescheinigung

Der Vorschlag bedeutet, dass sich die Grenze in der allgemeinen Empfehlung für Fahrten mit langen Fahrzeugen für den Zeitpunkt, zu dem der Antragsteller dem Antrag eine Streckenbescheinigung beifügt, von 30 Meter auf 35 Meter ändert.⁵

Neu hergestellte Häuser und Hausabschnitte

Der Vorschlag bedeutet, dass wir die derzeitige allgemeine Empfehlung, die besagt, dass Ausnahmen für neu hergestellte Häuser und Hausabschnitte nicht gewährt werden sollten, vollständig entfernen, wenn die Breite 415 Zentimeter überschreitet. Ausnahmen für weite, unteilbare Lasten sollten – soweit möglich – auf ihrer Größe und nicht auf der Zusammensetzung der Last beruhen.⁶

Zeiten, in denen Reisen nicht stattfinden sollten

Der Vorschlag umfasst lange und breite Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die für die Beförderung von Gütern bestimmt sind, die größer als 310 Zentimeter oder länger als 30 Meter sind, und bedeutet,

⁵ TSFS 2009:62 6

⁶ TSFS 2009:64 11



dass wir die in der derzeitigen allgemeinen Empfehlung für Freitage, den Tag vor Sonn- oder Feiertagen sowie Sonn- und Feiertage angegebenen Zeiten vollständig entfernen. Wir behalten jedoch den Teil der Empfehlung bei, der besagt, dass Ausnahmen nicht gewährt werden sollten, wenn mit starkem Verkehr zu rechnen ist. Um zu verdeutlichen, was unter schwerem Verkehr zu verstehen ist, geben wir auch eine Reihe von Beispielen dafür.⁷

Änderungen infolge neuer Vorschriften

Wir schlagen vor, die derzeitige Empfehlung zu ändern, um sie an die Vorschriften TSFS 2023:36 und TSFS 2023:37 anzupassen, die kürzlich in Kraft getreten sind. Dies betrifft die Empfehlung zu folgenden Themen;

- Kennzeichnung mit Fahrzeugzeichen zur Markierung langer und breiter Lasten in Bezug auf Aussehen und Größe;
- Warnzeichen für breite oder lange Lasten in Bezug auf Größe und Aussehen;
- Zustand der Zeichen in Bezug auf Aussehen und Verschleiß;
- Lichtstärke der Leuchten und ihre Position in Bezug auf Fahrzeugzeichen;
- Verwendung von Warnleuchten an Fahrzeugen, die größer als 310 Zentimeter sind, bei Nacht oder eingeschränkter Sicht;
- dünne Lasteinheiten, wie und wann sie gekennzeichnet werden sollten;

Zusätzlich zu den derzeitigen Vorschriften für Fahrten mit breiten und langen unteilbaren Lasten wird hinzugefügt, dass reflektierende Materialien auch mit der E-Kennzeichnung nach der ECE-Regelung 150 versehen werden können. Die Anforderung, dass das Material den Anforderungen der ECE-Regelung 104 Klasse C entspricht, wird ebenfalls so geändert, dass die gesamte Regelung 104 Anwendung finden kann.

Was eine Entscheidung enthalten sollte

Unser Vorschlag lautet, dass alles, was in Absatz 19 (was eine Entscheidung enthalten sollte) in beiden derzeitigen allgemeinen Empfehlungen enthalten ist, gestrichen und durch eine Reihe von Bedingungen in Bezug auf die Aspekte ersetzt wird, die die schwedische Verkehrsbehörde für wichtig hält, um sicherzustellen, dass die Straßenverkehrssicherheit und die Befahrbarkeit nicht beeinträchtigt werden. Wir schlagen auch Bedingungen vor, wonach sich der Fahrer vor Fahrtantritt vergewissern muss, dass die Strecke befahrbar ist; dass die Reise nicht stattfinden darf, wenn die Sichtbarkeit beeinträchtigt ist; und Bedingungen in Bezug auf Kennzeichnung und Warnleuchten. Wenn die Breite größer als 310 Zentimeter ist, schlagen wir vor, dass Entscheidungen – wie die derzeitige allgemeine Empfehlung – den Bedingungen für Gefahrenwarnfahrzeuge unterliegen sollten; Bedingungen für das

⁷ TSFS 2009:62 17 und TSFS 2009:64 17



Gefahrenwarnfahrzeug; und die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen. Bei einer Breite von mehr als 450 Zentimetern und einer Länge von mehr als 35,0 Metern bleibt die derzeitige Empfehlung, dass Entscheidungen über Ausnahmen den Bedingungen in Bezug auf Begleitung unterliegen sollten.⁸

Größe der Last

Wir schlagen vor, die allgemeine Empfehlung zu dem, was als besondere Gründe für die Ausnahme für den Transport von unteilbaren Lasten angesehen wird, zu entfernen.⁹

Gefahrenwarnfahrzeug bei Tageslicht auf der Autobahn

Die derzeitige allgemeine Empfehlung besagt, dass Bedingungen für Gefahrenwarnfahrzeuge bei Fahrten auf Autobahnen, die kein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen, bei Tageslicht ausgeschlossen werden können.¹⁰ Der Vorschlag lautet, dass wir die Empfehlung aufheben, dass bei Fahrten auf Autobahnen bei Tageslicht keine Gefahrenwarnfahrzeuge erforderlich sind. Dabei wird empfohlen, dass Bedingungen für Gefahrenwarnfahrzeuge bei Fahrten auf Autobahnen bei Tageslicht festgelegt werden müssen. Infolgedessen müssen die Straßenverwaltungsbehörden nicht prüfen, ob auf einer Autobahn ein großes oder geringes Verkehrsaufkommen besteht; stattdessen sollten immer Bedingungen für Gefahrenwarnfahrzeuge festgelegt werden, wenn die Länge und Breite größer als 30 Meter bzw. 310 Zentimeter sind.

Empfehlung zu Ausnahmen für nach hinten ragende Lasten

Nach den derzeitigen allgemeinen Empfehlungen für Fahrten mit langen Fahrzeugen sollte es nicht zulässig sein, dass die Last mehr als fünf Meter über die Mitte der letzten Achse hervorragt.¹¹ Unser Vorschlag besteht darin, die Empfehlung zu ändern, damit die Last um mehr als 5 Meter verlängert werden kann, sofern die Länge der Fahrzeugkombination einschließlich der Last 35 Meter überschreitet. Dass wir eine Begrenzung von 35 Metern vorschlagen, beruht auf der Einschätzung, dass lange, unteilbare Lasten auf Fahrzeugkombinationen von weniger als 35 Metern transportiert werden können, ohne dass die Last mehr als fünf Meter über die Mitte der letzten Achse hervorragt.

Kennzeichnung von EG-Mobilkränen und motorisierten Geräten

Nach den derzeitigen allgemeinen Empfehlungen gibt es keine Unterscheidung zwischen Kennzeichnungen für Fahrten mit weiten, unteilbaren Lasten oder bei Fahrten mit unbeladenen Fahrzeugen, die breiter als zulässig sind. Die Kennzeichnung sollte auf die gleiche Weise erfolgen.

⁸ TSFS 2009:62 19 und TSFS 2009:64 19

⁹ TSFS 2009:62 7 und TSFS 2009:64 7

¹⁰ TSFS 2009:62 42 und TSFS 2009:64 33

¹¹ TSFS 2009:62 10

Unser Vorschlag ist, dass die Kennzeichnung der Breite von EG-Mobilkränen und motorisierten Geräten unterschiedliche Größen haben kann und auch in Form von Aufklebern erfolgen kann. Darüber hinaus schlagen wir vor, dass die Kennzeichnung der Breite dieser Fahrzeuge nicht beleuchtet werden muss. Die Aufkleber können an die Fahrzeugform und die Lage der für das Fahrzeug vorgeschriebenen Lampen und Reflektoren angepasst werden. Da diese Fahrzeuge Leuchten haben, schlagen wir auch vor, dass Lampen und Reflektoren für den Einsatz in der Nacht, in der Dämmerung und auf andere Weise, wenn das Wetter oder andere Umstände es erfordern, ausgeschlossen werden können. Der Vorschlag gilt unbeschadet der Bestimmung, dass sie mit der E-Kennzeichnung versehen sein müssen, sowie der Winkel, Farben und Breite der rot-weißen Felder.

Konsultation

Wenn ein Fahrzeug oder eine Fahrzeugkombination einen Bahnübergang überqueren muss und die Länge des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination 35 Meter überschreitet, heißt es in der derzeitigen Empfehlung, dass der Eisenbahnleiter konsultiert werden sollte. Da Bahnübergänge auch Straßenbahnen überqueren können, wird die Bestimmung ergänzt, sodass die Konsultation auch für Straßenbahnleiter gilt.

Ersetzt ältere allgemeine Empfehlungen

Die in diesem Bericht vorgestellten neuen allgemeinen Empfehlungen sollen die derzeit in VVFS 2000:126, VVFS 2004:142, TSFS 2009:62 und TSFS 2009:64 veröffentlichten Empfehlungen ersetzen.

3.4 Sonstige berücksichtigte Änderungen

Im Folgenden sind die Bereiche aufgeführt, die wir untersucht und in Erwägung gezogen haben, aber nicht ändern oder entfernen wollten.

Rücksprache mit der Polizei aufheben

Aus Absatz 13 des TSFS 2009:62 und Absatz 14 des TSFS 2009:64 geht hervor, dass eine Konsultation der Polizei erfolgen sollte, wenn die Länge oder Breite 35 Meter bzw. 450 Zentimeter überschreitet. In Gesprächen sowohl mit der schwedischen Verkehrsverwaltung als auch mit der Polizei hat sich herausgestellt, dass die schwedische Verkehrsverwaltung sich nur in Ausnahmefällen mit der Polizei gemäß diesen allgemeinen Empfehlungen berät. Die Polizei hat wiederum erklärt, dass sie in der Regel keine Notwendigkeit haben, sich zu äußern, aber dennoch diese Möglichkeit erhalten wollen, wenn ein Transportvorgang erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr haben könnte.

Angesichts der Ergebnisse haben wir erwogen, diese allgemeine Empfehlung vollständig zu entfernen oder eine stärker funktionsbasierte

Formulierung zu wählen und die genauen Maße zu entfernen. Da sich diese allgemeine Empfehlung nicht nur an Verwalter in den Regionen der schwedischen Verkehrsverwaltung richtet, sondern auch an Verwalter in allen Gemeinden, sehen wir nach wie vor einen Wert für die Beibehaltung dieser beiden Empfehlungen. Die Empfehlung hindert die Regionen der schwedischen Verkehrsverwaltung und die Polizei nicht daran, ihre eigenen Vereinbarungen darüber zu treffen, wann sie sich gegenseitig beraten werden. Es ist auch nicht ausdrücklich in einer anderen Vorschrift festgelegt, dass die Straßenverwaltungsbehörden die Polizei in diesen Fragen konsultieren sollten.

Änderung des Zeitpunkts, zu dem die Bedingungen für die Straßentransportleiter auferlegt werden sollten

Nach den derzeitigen allgemeinen Empfehlungen für Fahrten mit breiten Fahrzeugen sollten Entscheidungen über die Ausnahme den Bedingungen für Straßentransportleiter unterliegen, wenn ein Transport größer als 450 Zentimeter ist. Es kann auch erforderlich sein, bei einer Breite von weniger als 450 Zentimetern Anweisungen für den übrigen Verkehr zu erteilen, beispielsweise wenn die Breite der Straße keine Begegnung mit dem entgegenkommenden Verkehr zulässt. Wir haben die Möglichkeit in Betracht gezogen, diese Abmessungen zu ändern. Unsere Schlussfolgerung ist jedoch, dass eine solche Änderung erhebliche Folgen hat, und unsere Einschätzung ist, dass eine solche Änderung eine besondere Untersuchung erfordert, die wir im Rahmen dieser Arbeit nicht durchführen konnten. Während des Kontakts mit der schwedischen Verkehrsverwaltung hat sich gezeigt, dass sie bereits Bedingungen an die Straßentransportleiter stellt, wenn ein Transportvorgang die Erteilung von Anweisungen für den übrigen Verkehr erforderlich macht. Ob und in welchem Umfang die Gemeinden solche Bedingungen anwenden, ist jedoch nicht bekannt.

4. Wer ist betroffen?

4.1 Unternehmen

Bei den in erster Linie betroffenen Unternehmen handelt es sich um diejenigen, die Verkehrsdienstleistungen erbringen und am Transport von breiten und langen unteilbaren Lasten auf der Grundlage von Ausnahmeentscheidungen der Straßenverwaltungsbehörden beteiligt sind, sowie Hersteller der vorgeschlagenen Zeichen. Hersteller von Gütern, die für die Beförderung auf Straßen, die nicht privat sind, eine Ausnahme von der Straßenverwaltungsbehörde verlangen, sind von den Vorschlägen bis zu einem gewissen Grad betroffen. Unternehmen, die Fahrer von Gefahrenwarnfahrzeugen bereitstellen oder beschäftigen, sind in gewissem Maße betroffen, ebenso wie Straßentransportleiter. Die Zahl der betroffenen Unternehmen ist schwer zu ermitteln, da dasselbe Unternehmen mehrere



Anträge pro Jahr stellen kann und einige Anträge an Gemeinden gestellt werden, für die es keine Zusammenfassung der Zahl der eingereichten Anträge gibt.

Die Transportunternehmen, die betroffen sein können, gelten als kleine, mittlere und große Unternehmen. Dies können Unternehmen sein, die gelegentlich lange oder breite Transportvorgänge durchführen, oder solche, deren Haupttätigkeit darin besteht, solche Transportvorgänge durchzuführen. Hersteller von Schildern gelten als kleine, mittlere und große Unternehmen.

Indirekt betroffen sind diejenigen, die Transportvorgänge auf der Grundlage von Ausnahmen der Straßenverwaltungsbehörde durchführen, sowie Hersteller von Gütern, bei denen die Beförderung der Güter auf nicht privaten Straßen eine Ausnahme von einer Straßenverwaltungsbehörde erfordert.

4.2 Bürger

Die Bürger sind von den Vorschlägen in geringem Maße betroffen, außer wenn es darum geht, zu verstehen und darauf zu achten, dass lange oder breite Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen für die Güterbeförderung auf der Straße sind.

4.3 Staat und Gemeinden

Von dieser allgemeinen Empfehlung unmittelbar betroffen sind die staatlichen Straßenverwaltungsbehörden (Regionen der schwedischen Verkehrsverwaltung) und die Gemeinden bei der Bearbeitung von Anträgen auf Ausnahmen für Fahrten mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die mit oder ohne Lasten breiter oder länger sind, als die Bestimmungen der Straßenverkehrsverordnung zulassen.

Die Polizei ist von der Überwachung von Transportvorgängen betroffen, die auf der Grundlage einer Ausnahmeentscheidung der Straßenverwaltungsbehörden durchgeführt werden.

5. Welche Auswirkungen hat die Regelung?

5.1 Unternehmen

(X) Es wird nicht davon ausgegangen, dass die Regelung wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen von Unternehmen hat. Alle Folgen für Unternehmen werden daher unter 5.1 beschrieben.

() Es wird davon ausgegangen, dass die Regelung wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen von Unternehmen hat. Die Folgenabschätzung enthält daher keine Beschreibung unter 5.1, aber alle Folgen für die Unternehmen werden in Abschnitt C beschrieben.

Die Allgemeine Empfehlung ist nicht bindend, aber da von Straßenverwaltungsbehörden in der Regel erwartet werden kann, dass sie der allgemeinen Empfehlung folgen, hat sie indirekte Folgen für die Unternehmen.

Transportunternehmen

Der Vorschlag, den Grenzwert von 30 auf 35 Meter zu erhöhen, wenn Streckenbescheinigungen einem Antrag beigefügt werden sollten, bietet eine Erleichterung und hat keine negativen Auswirkungen für die Unternehmen. Gleiches gilt für die gestrichene Empfehlung, dass Ausnahmen für neu hergestellte Häuser und Hausmodule, die größer als 415 Zentimeter sind, nicht gewährt werden sollten.

Der Vorschlag zur Streichung der spezifischen Fristen für den Zeitpunkt, zu dem Ausnahmen nicht gewährt werden sollten, kann bedeuten, dass es sich um einen zusätzlichen Faktor handelt, den die Straßenverwaltungsbehörden in ihrer Verwaltung berücksichtigen müssen. Dies könnte zunächst die Bearbeitungszeit etwas verlängern, was wiederum Auswirkungen hat, wenn die Unternehmen einen Antrag stellen müssen, damit sie vor dem beabsichtigten Transport bearbeitet werden können. Auf der anderen Seite ist der Vorschlag für Unternehmen flexibler, da es möglich sein sollte, Ausnahmen für Zeiten zu gewähren, in denen die derzeitige allgemeine Empfehlung besagt, dass Ausnahmen nicht gewährt werden sollten.

Der Vorschlag mit Empfehlungen auf Zeichen zur Kennzeichnung von breiten und langen Lasten bedeutet, dass diejenigen, die solche Güter bereits auf der Grundlage von Ausnahmen von den Straßenverwaltungsbehörden transportieren und Zeichen verwenden, die den älteren Vorschriften entsprechen, langfristig neue Zeichen kaufen müssen. Ein Zeichen kostet normalerweise zwischen 500 SEK und 1 000 SEK. Darüber hinaus entsprechen die vorgeschlagenen Zeichen denen, die in den vorgeschlagenen neuen Vorschriften für Fahrten mit weiten und langen, unteilbaren Lasten erforderlich sind. Dies bedeutet, dass vorgeschlagen wird, die verwendeten Zeichen zu harmonisieren. So können die Unternehmen die gleichen Zeichen wie die vorgeschriebenen verwenden.

Der Vorschlag zur Streichung der Empfehlung, dass Gefahrenwarnfahrzeuge bei Fahrten auf Autobahnen, die bei Tageslicht kein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen, ausgeschlossen werden können,



dürfte keine Auswirkungen auf die Unternehmen haben. Dies liegt daran, dass die schwedische Verkehrsverwaltung diese allgemeine Empfehlung seit 2016 nicht mehr verwendet hat. Bei Transportvorgängen, die innerhalb einer Gemeinde – auf der Grundlage von Ausnahmen von der Gemeinde – durchgeführt werden, wenn ein Teil eines solchen Transportvorgangs auf Autobahnen durchgeführt wird, sollte die Entfernung ziemlich begrenzt sein. Da davon ausgegangen wird, dass ein Transportvorgang auf anderen Straßen als Autobahnen beginnt und endet, benötigt ein Transportvorgang innerhalb einer Gemeinde weiterhin ein Gefahrenwarnfahrzeug sowohl auf der Autobahn als auch beim Verlassen des Transportvorgangs der Autobahn.

Der Vorschlag zur Änderung der Empfehlung für Lasten, die mehr als 5,0 Meter über die Mitte der letzten Achse des Fahrzeugs hinausragen, sollte daher nur für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als 35 Metern (einschließlich der Last) gewährt werden, was einen größeren Überhang im Vergleich zu den derzeitigen allgemeinen Empfehlungen ermöglicht. Dies ist eine Erleichterung für Transportunternehmen. Da die derzeitige Praxis der schwedischen Verkehrsverwaltung darin besteht, in Fällen mit großem Überhang Bedingungen für zusätzliche Straßentransportleiter aufzuerlegen, wird davon ausgegangen, dass der Vorschlag als solcher keine zusätzlichen Folgen für die Transportunternehmen hat. Allerdings ist nicht bekannt, inwieweit die Gemeinden Bedingungen in der gleichen Weise wie die schwedische Verkehrsverwaltung auferlegen.

Unternehmen, die Zeichen herstellen

Wenn die Entscheidungsträger beschließen, die von uns vorgeschlagenen Zeichen zur Bedingung vorschlagen, müssen die Unternehmen, die Breitenmarkierungszeichen herstellen und bereitstellen, wissen, was die ECE-Regelung 104 oder die ECE-Regelung 150 bei der Herstellung und Lieferung dieser Zeichen mit sich bringt. Dies stellt jedoch an sich keine nennenswerten Probleme dar, da die Anforderungen dieser Verordnung bereits in mehreren anderen Bereichen Anwendung finden, die Anforderungen an reflektierende Materialien festlegen. Diese Annahme wurde durch das, was während des Kontakts mit den Zeichenherstellern entstanden ist, verstärkt. Die Hersteller müssen sich auch über die in den Vorschriften vorgeschlagenen Anforderungen an die Zeichen wie z. B. die Größe, Winkel und Breite der abwechselnd roten und weißen Felder bewusst sein. Durch den Vorschlag von Bedingungen, die entweder die Regelung 104 oder 150 betreffen, sollte es für Unternehmen einfacher sein, Zeichen herzustellen.

Der Vorschlag zur Änderung der Empfehlungen bezüglich der Größe der Warnzeichen bedeutet, dass Zeichenhersteller, die Zeichen der

vorgeschlagenen Größen anbieten möchten, sicherstellen müssen, dass die von ihnen verkauften Zeichen die in der Empfehlung angegebenen Abmessungen aufweisen. Da diese Abmessungen die gleichen sind wie die, die wir in den Vorschriften über weite und lange unteilbare Lasten vorschlagen, wird davon ausgegangen, dass der Vorschlag keine neuen oder zusätzlichen Folgen für die Unternehmen hat. Zunächst kann die Nachfrage und Notwendigkeit von Zeichen, die dem entsprechen, was in der allgemeinen Empfehlung angegeben wird, zunehmen.

Unternehmen, die neue Häuser und Hausabschnitte herstellen

Da wir vorschlagen, die allgemeinen Empfehlungen zu streichen, die besagen, dass Ausnahmen für den Transport von neu hergestellten Häusern und Hausabschnitten mit einer Länge von mehr als 415 Zentimetern nicht gewährt werden sollten, wird es einfacher sein, Ausnahmen auch für größere Breiten zu gewähren.

Unternehmen mit EC-Mobilkränen oder motorisierten Geräten

Der Vorschlag, dass EG-Mobilkrane oder motorisierte Geräte Aufkleber verwenden können, um die Breite des Fahrzeugs zu markieren, und dass diese Kennzeichnung nicht beleuchtet werden muss, wird den Unternehmen, die diese Fahrzeuge auf der Straße verwenden, Erleichterung bringen. Da die Breite der Fahrzeuge dauerhaft ist, wird die Kennzeichnung auch dauerhaft sein. Der Vorschlag bietet somit mehr Flexibilität, um dauerhaftere Lösungen zu schaffen. Aus diesem Grund hat der Vorschlag keine negativen Auswirkungen auf die Transportunternehmen.

5.2 Bürger

Keine nennenswerten Auswirkungen auf die Bürger.

5.3 Der Staat, die regionalen Behörden oder die Gemeinden

Da von den Regionen und Gemeinden der schwedischen Verkehrsverwaltung in der Regel erwartet werden kann, dass sie sich an die allgemeinen Empfehlungen halten, bedeuten die Vorschläge, dass sie in ihren genehmigten Ausnahmeentscheidungen neue und andere Bedingungen festlegen müssen, z. B. Bedingungen für die Kennzeichnung. Dies bedeutet zunächst, dass die Regionen und Gemeinden der schwedischen Verkehrsverwaltung neue Zustandsvorlagen entwickeln müssen, die den Angaben in der allgemeinen Empfehlung entsprechen. Konsequenzen in Bezug auf eine erhöhte Verwaltung und längere Bearbeitungszeiten werden daher als begrenzt und vorübergehend eingestuft. Der Vorschlag, die frühere allgemeine Empfehlung zu bestimmten Zeiten, in denen die Reise nicht stattfinden sollte, zu den Inhalten einer Entscheidung und Empfehlungen zur Größe der Lasten zu streichen, können zunächst zu einer leicht erhöhten

Verwaltungs- und Bearbeitungszeit führen. Die Folgen gelten als vorübergehend.

Die Polizei ist insofern betroffen, dass sie bei einer Verkehrskontrolle leichter überprüfen kann, ob das betreffende Fahrzeug zusammen mit seiner Last die in der Ausnahmeentscheidung festgelegten Bedingungen erfüllt. Dies liegt daran, dass die Größen der Breiten- und Längenmarkierungszeichen einfacher zu messen sind und dass sie mit einer E-Kennzeichnung versehen sind. Polizeibeamte und Fahrzeuginspektoren, die die Kontrollen durchführen, benötigen jedoch möglicherweise einige Schulungen zur Formulierung der neuen allgemeinen Empfehlung. Dies bringt sowohl einige Verwaltungskosten als auch eine gewisse Schulungszeit für das abgedeckte Personal mit sich. Die Auswirkungen dürften jedoch relativ gering sein, da den Vorschlägen die Einführung neuer Vorschriften vorausging. Es geht auch um die Art der Folgen, die für die Polizei bei regulatorischen Änderungen immer entstehen.

5.4 Umwelt

Es wird nicht erwartet, dass der Vorschlag spezifische externe Auswirkungen hat, die für die Umwelt von Bedeutung sind.

5.5 Externe Auswirkungen

Fahrten mit Fahrzeugen, deren Breite oder Länge das, was sonst normalerweise zulässig ist, überschreiten, haben bestimmte Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer. Da mit den Vorschlägen sichergestellt werden soll, dass Ausnahmen von den Straßenverwaltungsbehörden harmonisierte Bedingungen, z. B. in Bezug auf die Kennzeichnung, haben, wird erwartet, dass das Risiko für die Straßenverkehrssicherheit, das diese Fahrten mit sich bringen können, verringert wird.

Der Vorschlag, dass die Breiten- und Längenmarkierungszeichen sowohl rot als auch weiß – vorwärts und rückwärts – reflektieren können, wird nicht als Beeinträchtigung der Sicht angesehen und somit die Straßenverkehrssicherheit nicht spürbar beeinträchtigt.

Es wird nicht erwartet, dass der Vorschlag spezifische gesundheitlich relevante externe Auswirkungen hat. Es wird erwartet, dass keine besonders gefährdeten Gruppen von dem Vorschlag betroffen sein werden.

6. Welche Folgen haben die in Betracht gezogenen Regulierungsalternativen und warum wird die Vorschrift als beste Option angesehen?

In diesem Abschnitt beschreiben wir die Optionen, die wir in Betracht gezogen haben, sowie die Folgen, die auftreten können, wenn die

Straßenverwaltungsbehörden den allgemeinen Empfehlungen folgen, die wir in den von ihnen erteilten Ausnahmentscheidungen vorschlagen.

6.1 Streckenbescheinigung

Der Vorschlag, die Begrenzung für die Beifügung einer Streckenbescheinigung zu einem Antrag von 30 Meter Länge auf 35 Meter Länge zu ändern, ist eine Erleichterung und hat keine negativen Auswirkungen auf die Straßenverwaltungsbehörden. Die Grenzwert erhöhungen werden dadurch vorgenommen, dass keine Probleme mit Anträgen auf Fahrten mit Fahrzeug- oder Fahrzeugkombinationslängen zwischen 30 und 35 Metern bestehen, nur bei Längen von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen über 35 Meter enthalten die Streckenbescheinigungen festgestellte Hindernisse für die Befahrbarkeit. Wir sehen daher keinen Grund, die derzeitige Grenze von 30 Metern beizubehalten.

6.2 Neu hergestellte Häuser und Hausabschnitte

Der Vorschlag bedeutet, dass die Straßenverwaltungsbehörden der Bearbeitung eines Antrags keine besondere Aufmerksamkeit widmen müssen, wenn der Transportvorgang einen neu hergestellten Haus- oder Hausabschnitt betrifft. Daher wird davon ausgegangen, dass der Vorschlag keine wesentlichen Folgen hat. Zumindest nicht unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Straßenverwaltungsbehörden bereits Ausnahmen für Häuser und Hausabschnitte mit einer Länge von mehr als 415 Zentimetern gewährt haben. Da die Infrastruktur noch die Möglichkeit des Transports von Lasten über 415 Zentimeter begrenzen kann, garantiert der Vorschlag nicht, dass Ausnahmen gewährt werden können.

6.3 Zeiten, in denen Reisen nicht stattfinden sollten

Spezifische Zeiten

In Abschnitt 1.3 haben wir festgestellt, dass die derzeitige allgemeine Empfehlung zu detailliert ist und dass die Entscheidungsträger selbst die Tage und Zeiten untersuchen müssen, zu denen ein Transportvorgang für eine gewünschte Strecke durchgeführt werden kann. Aus diesem Grund sehen wir keine Alternative, als die spezifischen Zeiten in beiden Sätzen der allgemeinen Empfehlungen zu entfernen.

Fahrten im Dunkeln

Wir halten es für wichtig, dass der Transportvorgang nicht im Dunkeln zwischen 06:00 und 09:00 Uhr und zwischen 15:00 und 20:00 Uhr unter Berücksichtigung der Straßenverkehrssicherheit erfolgt. Fahrten mit breiten oder langen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen beinhalten ein

erhöhtes Risiko von Unfällen mit gefährdeten Verkehrsteilnehmern, da diese im Dunkeln schwer zu erkennen sind.

Fahrten im Dunkeln stellen völlig andere Risiken dar als Reisen bei starkem Verkehr. Dunkelheit stellt eine Reihe von Schwierigkeiten dar, zum Beispiel die Erkennung von gefährdeten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern und Radfahrern. Aus diesem Grund haben wir uns entschieden, diese Empfehlung nicht zu ändern. Dies ist der Fall, selbst wenn man bedenkt, dass bestimmte Straßenabschnitte ein Design und ein Verkehrsaufkommen aufweisen können, das es langen oder breiten Fahrzeugen ermöglichen kann, im Dunkeln ohne Gefahr oder Unannehmlichkeiten für schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer, andere Verkehrsteilnehmer oder Personen, die sich anderweitig auf der Straße befinden, zu fahren. Wie in der Einleitung von Abschnitt A erwähnt, dient diese Empfehlung als Unterstützung für die Entscheidungsträger. Die Straßenverwaltungsbehörden können auch während der in der Dunkelheit angegebenen Zeiten Ausnahmen gewähren, sofern die Anforderungen des Kapitels 13 Abschnitt 4 Absatz 1 der Straßenverkehrsverordnung erfüllt sind. Unter Berücksichtigung des oben Genannten, finden wir keinen Grund, diese allgemeine Empfehlung zu ändern oder zu entfernen.

6.4 Änderungen infolge neuer Vorschriften

Da wir in unseren neuen Vorschriften die gleiche Breite, Länge und Warnzeichen vorgeschlagen haben, werden die Vorschläge in diesen Teilen der allgemeinen Empfehlungen eine Folgeänderung sein. Wenn ein Transportunternehmer *nur* auf der Grundlage von Ausnahmen der Straßenverwaltungsbehörden Transportvorgänge durchführt, bedeutet dies, dass der Unternehmer möglicherweise in neue Breiten- und Längenmarkierungszeichen investieren muss. Wenn sie auch Transporte auf der Grundlage der Vorschriften durchführen, müssen sie noch in neue Zeichen investieren. Daher wird davon ausgegangen, dass der Vorschlag keine wesentlichen Auswirkungen hat. Gleiches gilt für die Anforderungen an die Lichtstärke bei Lampen sowie für die zusätzliche Kennzeichnung für den Transport von dünnen Lasteinheiten.

Wir schlagen nur eine Art von Längenmarkierungszeichen vor, da es in den gemeinsamen EU-Leitlinien für die Beförderung von breiten oder langen Lasten nur eine Art von Zeichen gibt.

Die Maßeinheit ändert sich auch von Millimeter zu Meter, weil es einfacher zu überprüfen ist und die Toleranzen für Variationen erhöht wird. Meter werden auch als Maßeinheit in den Vorschriften und allgemeinen Empfehlungen der schwedischen Verkehrsbehörde (TSFS 2019:74) auf Straßenschildern und anderen Geräten verwendet.

Die Abmessungen der Warnzeichen entsprechen denen, die in den Vorschriften über breite und lange unteilbare Lasten gelten. Dies geschieht in der Absicht, dass bei Transporten, die auf der Grundlage von Ausnahmen von den Straßenverwaltungsbehörden erfolgen, dieselben Warnzeichen verwendet werden können wie bei Transporten, die auf der Grundlage der Vorschriften der schwedischen Verkehrsbehörde durchgeführt werden. Die Tatsache, dass wir vorschlagen, dass der Begriff *empfohlen* gestrichen wird und durch die Empfehlung zu einer bestimmten Mindestgröße und einem bestimmten Längen-Breiten-Verhältnis zu ersetzen, erleichtert es der Polizei, zu überprüfen, ob ein Warnzeichen die Bedingungen einer Ausnahmeentscheidung erfüllt.

Die Harmonisierung der allgemeinen Empfehlung zu Warnleuchten mit den Vorschriften und die Lockerung der Anforderungen bedeutet, dass sie hinsichtlich der Verwendung von Warnleuchten für Fahrzeuge oder Lasten mit einer Länge von mehr als 260 Zentimetern im Einklang stehen.

6.5 Was eine Entscheidung enthalten sollte

In Abschnitt 1.5 erklärten wir, dass die allgemeine Empfehlung aus der Zeit der ehemaligen schwedischen Straßenverwaltung und den damals herrschenden Bedingungen stammt. Wir haben auch darauf hingewiesen, dass jede Behörde, die von der Regierung in Kapitel 13 Abschnitt 3 der Straßenverkehrsverordnung ermächtigt wurde, solche Ausnahmen zu erlassen, über die erforderlichen Zuständigkeiten und Verfahren verfügen sollte. Die Streichung dieser allgemeinen Empfehlung bedeutet, dass die Entscheidungsträger selbst ihre Entscheidungen und ihren Inhalt formulieren können. Dies sollte keine nennenswerten Folgen haben, außer möglicherweise zunächst etwas längere Bearbeitungszeiten und eine erhöhte Verwaltung für eine weniger gut vorbereitete Behörde.

Die schwedische Verkehrsbehörde ist der Auffassung, dass die nach wie vor bestehenden Empfehlungen erforderlich sind, um sicherzustellen, dass die Straßenverkehrssicherheit und die Befahrbarkeit nicht beeinträchtigt werden. Wir halten es auch für wichtig, dass Kennzeichnungen usw. einheitlich durchgeführt werden, damit diese breiten oder langen Transporte erkannt werden.

6.6 Größe der Last

Die allgemeine Empfehlung besagt, dass die Größe der Last nur dann als besonderer Grund für die Ausnahme betrachtet werden sollte, wenn die Waren nicht in kleineren Teilen hergestellt oder verpackt werden können, ohne dass erhebliche Kosten entstehen. Die Empfehlung gilt nicht als weitere Orientierung oder Ergänzung der Definition von unteilbarer Last in der Verordnung (2001:651) über Straßenverkehrsdefinitionen. Die

Streichung dieser Empfehlung wird keine wesentlichen Folgen für die Bearbeitung von Anträgen auf Ausnahme haben. Die Definition der unteilbaren Lasten ist hinreichend bezeichnend, und diese Empfehlung fügt in diesem Zusammenhang nichts weiter hinzu.

6.7 Gefahrenwarnfahrzeug bei Tageslicht auf der Autobahn

Der Vorschlag bedeutet, dass wir die Empfehlung entfernen, dass die Bedingungen für ein Gefahrenwarnfahrzeug bei Tageslicht auf der Autobahn entzogen werden können. Eine Alternative wäre, diese allgemeine Empfehlung zu erhalten. Nichtsdestotrotz sehen wir darin keinen Nutzen, da die schwedische Verkehrsverwaltung diese Empfehlung seit 2016 nicht angewendet hat. Wie in Abschnitt 1.7 erwähnt, haben wir festgestellt, dass die von den kommunalen Straßenverwaltungsbehörden beschlossenen Ausnahmen eine begrenzte Entfernung aufweisen, die auf Autobahnen erfolgt. Der Ausgangspunkt und Zielpunkt dieser Transporte ist wahrscheinlich auf anderen Straßen als Autobahnen. Hat die entscheidende Straßenverwaltungsbehörde die allgemeine Empfehlung anderweitig befolgt, ist das Gefahrenwarnfahrzeug eine Voraussetzung für die Ausnahmeentscheidung. Alles in allem gibt es keinen Grund, diese allgemeine Empfehlung zu befolgen.

6.8 Empfehlung zu Ausnahmen für nach hinten ragende Lasten

Ein großer Überhang nach hinten kann dazu führen, dass anderen Verkehrsteilnehmern Anweisungen erteilt werden müssen, und die Grenze, bis zu der Straßentransportleiter in einer Entscheidung zu einer Bedingung gemacht werden sollten, beträgt 35 Meter. Im Dialog mit der schwedischen Verkehrsverwaltung erklärten sie, dass sie keine Ausnahme gewähren, wenn die Last mehr als fünf Meter über die Mitte der Hinterachse der Fahrzeugkombination hervorragt und die Gesamtlänge der Fahrzeugkombination weniger als 35 Meter beträgt. Da es in den Regionen der schwedischen Verkehrsverwaltung bereits eine etablierte Praxis gibt, wird der Vorschlag keine wesentlichen Folgen haben.

6.9 Kennzeichnung von EG-Mobilkränen und motorisierten Geräten

Fahrzeuge, die größer als 260 Zentimeter sind, wie Mobilkrane und Kipper, haben – im Gegensatz zu Fahrzeugen mit weiten, unteilbaren Lasten – eine andere Sicht im Verkehr. Dies erleichtert anderen Verkehrsteilnehmern die Erkennung eines breiten Fahrzeugs als ein Fahrzeug, das eine breite, unteilbare Last transportiert. Auch Mobilkrane und Kipper haben nicht die gleichen Möglichkeiten, Breitenmarkierungsschilder anzubringen wie Fahrzeuge mit breiten, unteilbaren Lasten. Aus diesem Grund schlagen wir vor, dass die Kennzeichnung für die Breite dieser Fahrzeuge

unterschiedliche Größen haben und als Aufkleber anstelle der Zeichen, die sonst verwendet werden sollen, gestaltet werden können. Die Aufkleber unterliegen jedoch den gleichen technischen Anforderungen, wie z. B. Aussehen und Anforderungen an die E-Kennzeichnung usw. wie für die Zeichen.

Damit Fahrzeuge im Verkehr eingesetzt werden können, gibt es Beleuchtungsanforderungen gemäß der Fahrzeuggenehmigung, die das Fahrzeug besitzt. Dies gilt auch für Mobilkrane und Kipper. Aus diesem Grund sehen wir keinen Grund, warum Breitenmarkierungszeichen oder -aufkleber getrennt beleuchtet werden müssen und dass der äußerste Rand des Fahrzeugs bei Nachtfahrten, in der Dämmerung und auf andere Weise, wenn das Wetter oder andere Umstände es erfordern, mit Lampen und Reflektoren gekennzeichnet sein sollte. Unser Vorschlag bedeutet, dass wir die Empfehlung entfernen, die derzeit besagt, dass diese Zeichen oder Aufkleber unter den oben genannten Lichtverhältnissen beleuchtet werden müssen.

6.10 Konsultation

Die Ergänzung der derzeitigen Empfehlung, dass Straßenbahnleiter auch dann konsultiert werden sollten, wenn ein Transport einen Bahnübergang überfahren muss, ist dadurch gerechtfertigt, dass das Addendum stärker mit der Definition eines Bahnübergangs übereinstimmt. Der Vorschlag wird eingeführt, da die Notwendigkeit einer Konsultation, wenn ein langer Transport einen Bahnübergang überfahren muss, für eine Straßenbahn die gleiche sein sollte wie für eine Eisenbahn.

6.11 Sonderbedingungen für die Fahrt mit Fahrzeugen mit einer Breite von mehr als 450 Zentimetern

Wir schlagen vor, die Teile der allgemeinen Empfehlung der Betreiber, die innerhalb eines bestimmten Zeitraums kontaktiert werden sollten, zu aktualisieren, um die Teile für die Straßentransportleiter zu entfernen. Was eine gute Zeit vor einem Transport ist, ist von Fall zu Fall sehr unterschiedlich, was bedeutet, dass dieser Teil der allgemeinen Empfehlung nicht zur Klarheit beiträgt. Bevor ein Straßentransportleiter an einem Transportvorgang teilnehmen kann, der mit Begleitung durchgeführt werden soll, gibt es eine Reihe von Anforderungen, die erfüllt werden müssen. Unter anderem müssen die Bedingungen in Kapitel 6 der Vorschriften und allgemeinen Empfehlungen der schwedischen Verkehrsbehörde (TSFS 2010:139) über die Straßentransportleiter erfüllt sein. Wenn ein Straßentransportleiter nicht rechtzeitig vor der Durchführung eines Begleittransports kontaktiert wird, kann dies bedeuten, dass die Voraussetzungen für die Tätigkeit als Straßentransportleiter nicht erfüllt werden können.

Seit 2005 gibt es Straßentransportleiter. Aus diesem Grund sollte die Branche heute wissen, wie lange im Voraus ein Straßentransportleiter kontaktiert werden muss, bevor ein Begleittransport durchgeführt werden soll. Aus diesem Grund schlagen wir vor, diesen Teil der allgemeinen Empfehlung zu entfernen. Wir behalten jedoch den Teil der Empfehlung bei, der besagt, dass, wenn der Transport von der Polizei begleitet werden soll, die Polizei mindestens eine Woche vor dem geplanten Transport kontaktiert werden sollte. Die Polizei hat viele verschiedene Aufgaben, und wir haben keine Hinweise erhalten, dass dieser Teil der Empfehlung entfernt werden sollte.

7. Auf welcher Ermächtigung basiert das Entscheidungsrecht der Behörde?

Entscheidungen über allgemeine Empfehlungen bedürfen keiner besonderen Genehmigung. Fragen zu Fahrzeuganforderungen und Regeln für den Straßenverkehr liegen in der Verantwortung der schwedischen Verkehrsbehörde, siehe Abschnitt 2 der Verordnung (2008:1300) mit Anweisungen für die schwedische Verkehrsbehörde.

8. Ist die Vorschrift mit den Verpflichtungen aus dem Unionsrecht oder anderen internationalen Vorschriften vereinbar oder geht sie darüber hinaus?

Der Vorschlag der schwedischen Verkehrsbehörde beruht auf nationalen Vorschriften, und wir sind der Ansicht, dass der Vorschlag keine Hindernisse für den freien Personenverkehr nach EU-Recht schafft, da der Vorschlag Empfehlungen enthält, die auf internationalen Leitlinien beruhen, die die Harmonisierung mit den Bestimmungen in anderen EU-Ländern verbessern.

Es wird davon ausgegangen, dass die vorgeschlagenen Empfehlungen nicht die organisatorischen Anforderungen an Dienstleistungserbringer beeinflussen, die zusätzlich zu den in den EU-weiten Vorschriften enthaltenen Anforderungen gelten.

Die allgemeine Empfehlung enthält unter anderem Bestimmungen über Zeichen und andere Vorrichtungen, die gemäß den in der Entscheidung festgelegten Bedingungen verfügbar sein sollten. Bei der allgemeinen Empfehlung handelt es sich um technische Vorschriften, die den Meldepflichten nach der Verordnung (1994:2029) über technische Vorschriften unterliegen. Aus diesem Grund beabsichtigen wir, der Kommission die Empfehlung gemäß dem geltenden Informationsverfahren zu technischen Normen und Vorschriften der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates mitzuteilen.



9. Ist der Zeitpunkt des Inkrafttretens besonders zu berücksichtigen und besteht ein Bedarf an speziellen Informationsmaßnahmen?

9.1 Allgemeines

Die allgemeine Empfehlung tritt nicht in Kraft, kann aber unmittelbar nach ihrer Annahme angewendet werden. Da die allgemeine Empfehlung in einigen Teilen mit den Vorschriften der schwedischen Verkehrsbehörde für Fahrten mit breiten und langen unteilbaren Lasten, z. B. dem mit der Kennzeichnung zusammenhängenden Teil, übereinstimmt, kann ein Wert darin bestehen, dass die allgemeine Empfehlung so bald wie möglich angenommen wird.

Darüber hinaus wird davon ausgegangen, dass Informationsinitiativen, insbesondere für die Gemeinden, erforderlich sein können. Hier werden zum Beispiel der schwedische Verband der Gemeinden und Regionen sowie die Gemeinden als wichtiger Akteur für den Dialog betrachtet. Parteien, die Transportvorgänge mit langen oder breiten unteilbaren Lasten durchführen, d. h. vor allem Transportunternehmer und die Berufsverbände Schwedischer Verband der Straßenverkehrsunternehmen und des schwedischen Transportarbeiterverbands, sind ebenfalls wichtige Akteure. Auch der wichtigste Entscheidungsträger, der diese allgemeine Empfehlung anwenden wird – die Regionen der schwedischen Verkehrsverwaltung – muss einbezogen werden. Die schwedische Verkehrsbehörde führt bereits einen guten Dialog mit Vertretern dieser Regionen.

B. Verkehrspolitische Wirksamkeit

Das übergeordnete Ziel der schwedischen Verkehrspolitik besteht darin, ein sozioökonomisch effizientes und langfristig nachhaltiges Verkehrsangebot für Bürger und Unternehmen im ganzen Land zu gewährleisten. Im Rahmen des übergeordneten Ziels gibt es funktionale Ziele und Ziele in den Bereichen Gesundheit, Umwelt und Sicherheit (HES) mit einer Reihe vorrangiger Bereiche.

Das funktionale Ziel besteht darin, eine Zugänglichkeit für Personen und Waren zu schaffen. Entwurf, Funktionsweise und Nutzung des Verkehrssystems sollen helfen, eine grundlegende Zugänglichkeit für alle mit guter Qualität und Nutzerfreundlichkeit zu gewährleisten und zur Entwicklung des gesamten Landes beizutragen. Gleichzeitig muss das Verkehrssystem den Wert der Gleichheit wahren, d. h., es muss den Transportbedürfnissen von Männern und Frauen gerecht werden.

Das HES-Ziel betrifft Gesundheit, Umwelt und Sicherheit. Entwurf, Funktionsweise und Nutzung des Verkehrssystems müssen so angepasst werden, dass niemand getötet oder schwer verletzt wird. Ferner muss es zum übergeordneten Generationsziel für die Umwelt und zur Erreichung der Umweltqualitätsziele sowie zu einer besseren Gesundheit beitragen.

Alle Vorschläge stehen im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen, da sie darauf abzielen, einen sozial effizienten und langfristigen nachhaltigen Verkehr zu gewährleisten.

10. Wie wirkt sich die Vorschrift auf das funktionale Ziel aus?

Die Zugänglichkeit im Verkehrssystem wird immer in unterschiedlichem Maße von Transporten beeinflusst, insbesondere durch breite und lange Transporte. Die Vorschläge sind damit verbunden, das Leistungsziel so zu erreichen, dass diese Transporte unbeschadet der Straßenverkehrssicherheit durchgeführt werden können. Im Rahmen der allgemeinen Empfehlung – sofern die Entscheidungsbefugnisse diesen entsprechen – wird erwartet, dass die Bedingungen für Ausnahmeentscheidungen harmonisiert werden, unabhängig davon, welche Behörde über eine Ausnahme entscheidet. Eine Harmonisierung beispielsweise bei der Kennzeichnung dürfte die Straßenverkehrssicherheit erhöhen und die Zahl von Unfällen oder Zwischenfällen verringern. Diese allgemeine Empfehlung dürfte daher zur Verbesserung der Zugänglichkeit des Verkehrssystems beitragen.

11. Wie wirkt sich die Vorschrift auf das HES-Ziel aus?

Wird die allgemeine Empfehlung befolgt, dürfte das HES-Ziel (Gesundheit, Umwelt und Sicherheit) von den vorgeschlagenen Maßnahmen positiv beeinflusst werden. Zum Beispiel durch klarere Anforderungen an die Kennzeichnung und den Zustand der Zeichen. Daher wird erwartet, dass die Vorschläge zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und somit zur Erreichung des HES-Ziels beitragen.

C. Unternehmen

Es wird davon ausgegangen, dass die Verordnung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, die Wettbewerbsfähigkeit oder andere Bedingungen der Unternehmen hat. Alle Konsequenzen für die Unternehmen sind daher unter Nummer 5.1 beschrieben.



D. Zusammenfassung der Folgen

Betroffene Partei	Nicht quantifizierbare Auswirkungen		Quantifizierte Auswirkungen (Tausende SEK)	Besondere Hinweise
	Vorteile	Nachteile		
Unternehmen	<p>Klarere Empfehlung, die das Verständnis der Bedingungen in der Ausnahmeentscheidung und harmonisierte Bedingungen in Bezug auf die in den Vorschriften über Fahrten mit weiten und langen unteilbaren Lasten festgelegten Bedingungen erleichtert.</p> <p>Die Möglichkeit der Durchführung von Transporten auch zu Zeiten, in denen die derzeitige allgemeine Empfehlung besagt, dass Ausnahmen nicht zulässig sein sollten.</p> <p>Transporte von neu hergestellten Häusern und Hausabschnitten können in Breiten von mehr als 415 Zentimetern ausgenommen werden.</p> <p>Konsequenterere Entscheidungen im ganzen Land.</p>	<p>Möglicherweise erhöhte Kosten für Investitionen in neue Zeichen.</p> <p>Zunächst etwas längere Bearbeitungszeiten für Anträge, wenn wir Zeiten entfernen, in denen Reisen nicht stattfinden können und was eine Entscheidung enthalten sollte.</p>		
Bürger	<p>Klarere Kennzeichnungen und Zeichen in gutem Zustand erleichtern es anderen Verkehrsteilnehmern, die Transporte zu erkennen.</p>			
Der Staat usw.	<p>Entscheidungsträger müssen nur die Größe der Last berücksichtigen.</p> <p>Klarere Ausnahmen, die Polizeikontrollen erleichtern.</p> <p>Klarere Aufteilung der Zuständigkeiten bei der Anwendung des Verwaltungsrechts.</p> <p>Effizientere staatliche und kommunale Verwaltung.</p>	<p>Kann zunächst zu längeren Bearbeitungszeiten und erhöhter Verwaltung führen.</p>		
Umwelt				
Externe Auswirkungen	<p>Trägt zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit bei.</p>			
Summe				



E. Konsultation

Eine Konsultation ist nicht erforderlich. Bei der Vorbereitung dieser Untersuchung wurden jedoch die Polizei, die schwedische Verkehrsverwaltung und die Hersteller bestimmter Warenarten konsultiert.

Sollten Sie Fragen oder Meinungen zu dieser Folgenabschätzung haben, kontaktieren Sie uns bitte:

Pär Ekström, Ermittler
+ 46 (0) 10-495 55 13
par.ekstrom@transportstyrelsen.se

Kristofer Elo, Ermittler
+ 46 (0) 10-495 57 71
kristofer.elo@transportstyrelsen.se