

REMISSYTTRANDE

2023-09-28

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande över kommissionens förslag till ändring av direktiv (EG) nr 96/53/EG om vägfordons mått och vikt (dnr LI2023/01176)

Näringslivets Transportråd har tagit del av rubricerad remiss och framför i det följande våra synpunkter. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

Sammanfattning

Näringslivets Transportråd har sammanfattningsvis följande synpunkter på förslaget om ändringar av direktiv 96/53/EG:

- Förtydliganden om gränsöverskridande transporter med längre och tyngre fordon och fordonskombinationer tillstyrks med vissa reservationer.
- Förslaget om att det europeiska modulsystemet (EMS) bör ligga till grund för fordon och fordonskombinationer i direktivet tillstyrks, eftersom det ger harmonisering, flexibilitet och innovation på samma gång.
- I direktivet ska dock säkerställas att gränsöverskridande transporter inte hindras mellan länder som redan idag tillåter vikt och dimensioner som avviker från den föreslagna definitionen av EMS.
- Förslaget om att det från och med 2035 endast ska tillåtas transporter i gränsöverskridande trafik med 44 tons fordon förutsatt att dessa är nollutsläppsfordon bör kopplas till en kontrollstation som genomförs senast 2030 med syfte att utvärdera hur långt marknaden har kommit vad gäller andel nollutsläppsfordon.

Inledning

Transport och fri rörlighet för varor på den inre marknaden är en av EU:s grundtankar. Därför bör EU ha en övergripande strategi för att säkerställa enklare tillträde och smidigare gränspassager för transporter med alla trafikslag. Eftersom det i EU:s gröna giv också påpekas att det är brådskande att nå klimatambitionerna och minska utsläppen från transporter, är det viktigt att alla trafikslag effektiviseras utifrån sina förutsättningar som en del av strategin för hållbar och smart mobilitet och dess handlingsplan.

Konkurrenskraftigt näringsliv är en förutsättning för tillväxt, vilket ofta innebär ett ökat transportarbete. För att klimatambitionerna ska uppnås måste transportarbetet för gods kunna öka samtidigt som utsläppen ska minska. Det kräver bland annat ökad transporteffektivitet. Effektivare transporter innebär att trafikarbetet ökar i långsammare takt än transportarbetet, vilket betyder att mer gods transporteras med färre fordonsrörelser för alla trafikslag. Exempel på åtgärder som ger effektivare transporter och därigenom leder till minskad miljöbelastning är längre och tyngre fordon (så kallade högkapacitetsfordon), digitalisering och elektrifiering. Transporteffektivitet bidrar också till ökad konkurrenskraft för industrin och handeln, det vill säga att ekonomi och miljö går hand i hand. Därför bör ett större fokus läggas på åtgärder som skapar förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle i stället för att utvecklingen i huvudsak drivs på genom höjda transportkostnader.

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa avstånd både inom landet och till viktiga export- och importmarknader. För att företag inom industrin och handeln i Sverige ska kunna stärka sin konkurrenskraft och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden, behövs väl fungerande, robusta logistikkedjor, en effektiv transportnäring, funktionell infrastruktur och ett kostnadsläge jämförbart med konkurrentländer.

Synpunkter på förslaget

Näringslivets Transportråd instämmer i den övergripande ambitionen i kommissionens förslag till ändring av direktiv 96/53/EG om vägfordons mått och vikt. Ändringarna syftar bland annat till att tydliggöra reglerna för gränsöverskridande transporter med längre och tyngre fordon, främja användningen av utsläppsfria tunga fordon och ytterligare stödja intermodala godstransporter inom EU. För att vara i linje med både Sveriges och EU:s långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp av växthusgaser är det viktigt att både påskynda omställningen till fossilfria transporter och värna om möjligheten till effektiva vägtransporter. Tydliga och långsiktiga spelregler är nödvändiga för att ge företag rätt förutsättningar för att investera och satsa på nya lösningar.

Nödvändiga förtydliganden – internationell trafik

Näringslivets Transportråd välkomnar klargörandet i förslaget om att medlemsstaterna själva bestämmer vikt och dimensioner som gäller för tunga vägfordon i nationell trafik. I Sverige görs dock generellt inte någon skillnad mellan fordon i nationell respektive internationell trafik i detta avseende. Näringslivets Transportråd välkomnar även förtydligandet gällande internationella vägtransporter med större fordon eller fordonskombinationer mellan medlemsstater som tillåter det i sina länder.

Dessutom tillstyrker Näringslivets Transportråd huvudsakligen förslaget att det europeiska modulsystemet (EMS) bör ligga till grund för kombinationer i direktivet, eftersom det ger harmonisering, flexibilitet och innovation på samma gång. EMS-systemet består av fordonsmoduler som kan sättas ihop till olika standardiserade kombinationer. EMS tillför en flexibilitet som gör det möjligt för transportföretag att verka i olika länder och att omorganisera ett fordon till en annan kombination när de kommer in i ett land enligt reglerna i det aktuella landet. Med EMS finns det en möjlighet att vara både flexibel och innovativ, och samtidigt ha interoperabilitet mellan länder som tillåter olika vikt och mått inom sina gränser.

Det europeiska modulsystemet öppnar för en typ av harmonisering inom unionen som även främjar intermodala transporter. Det betyder att andra trafikslag, som järnväg och sjöfart, vet vilken typ av moduler de kan förvänta sig att transportera, liksom terminaler och hamnar vet vilken typ av moduler de kan förvänta sig att hantera vid lastning eller lossning. Förslaget att inkludera EMS i direktivet innebär att EU kan fastställa standarder för att se till att de är kompatibla med andra transportsätt, och därmed också driftskompatibilitet mellan järnväg, väg och sjöfart. Med EMS i direktivet bör också administrativa bördor eller tillståndsförfaranden vid gränspassager minska, oavsett fordonets nationalitet.

Varor transporteras i komplexa logistikkedjor och använder flera trafikslag på väg från producent till slutkund. För en väl fungerande logistikkedja måste alla trafikslag vara effektiva och innovativa. Att stoppa innovationen inom ett trafikslag i tron att det gynnar ett annat är en destruktiv och icke-innovativ väg framåt. I Sverige finns goda exempel på att järnvägen gynnas av lastbilar med hög kapacitet, eftersom radien för att transportera gods till en järnvägsnod ökar.

Transporter mellan Sverige och Finland ska inte begränsas

Näringslivets Transportråd befarar dock att det remitterade förslaget i sin nuvarande utformning kommer att begränsa, eller till och med omöjliggöra, stora delar av den gränsöverskridande trafiken mellan Sverige och Finland, eftersom den föreslagna definitionen för EMS inte är helt kompatibel med dagens praxis i Sverige respektive Finland. Konkret gäller det avvikelser från bilaga I till förslaget på punkterna 1.1 (släpvagnens längd), 1.2 (största tillåtna bredd), 1.3 (högsta tillåtna höjd) eller 2.1 (släpvagnens vikt som en del av kombinationen) i direktivet. Dessutom saknas en definition av den tillåtna vikten för en treaxlad boggi på ett fordon, vilket är vanligt förekommande i den gränsöverskridande trafiken mellan Sverige och Finland.¹

Näringslivets Transportråd uppmanar Sverige att säkerställa att direktivet inte hindrar användningen av de särskilda högkapacitetsfordonen som framför allt finns i trafik i Sverige och övriga Norden. Det bör inte heller krävas bilaterala överenskommelser för användning av fordonskombinationer som avviker från den föreslagna EMS-standarden i gränsöverskridande trafik mellan likasinnade länder. I sämsta fall skulle begränsningar på att använda dagens fordonskombinationer kunna leda till en övergång till mindre fordonskombinationer, det vill säga fler fordon på vägarna och därigenom ökade utsläpp och andra negativa effekter.

Flera av EU:s medlemsländer har infört längre och tyngre fordon inom nationella transporter, eftersom det är ett sätt att nå lägre utsläpp och högre effektivitet i transporterna. Detta är ett mycket viktigt arbete som har utförts i medlemsstaterna och EU bör uppmuntra utvecklingen. Fokus för ändringen av direktivet bör inte vara att hindra framsteg som redan har uppnåtts i medlemsstaterna, utan hur man kan bygga vidare på denna innovation till gagn för hela EU.

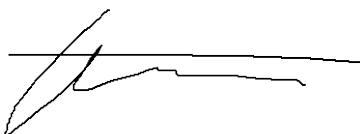
¹ För ytterligare information och beskrivning av problemet bifogas ett positionspapper av SKAL och FinMobility till Näringslivets Transportråds yttrande.

Inför en kontrollstation kopplat till nollutsläppsfordon

Transporter är ett resultat av många aktiviteter i ett välfärdssamhälle, och därmed i grunden något positivt. Transporter bör kunna öka medan utsläpp och andra negativa effekter av transporterna ska minska. Beslut och åtgärder från samhället bör därför inriktas på att skapa förutsättningar för effektiva och hållbara transporter. Näringslivets Transportråd instämmer i att omställningen till fossilfria transporter måste påskyndas och att en snabb utfasning av fossila drivmedel är önskvärd. Näringslivets Transportråd är samtidigt av uppfattningen att omställningen av särskilt tunga vägtransporter, sjöfart och flyg kommer att ta en längre tid. Det kan därför behövas en kontrollstation i god tid (förslagsvis 2030) innan den 1 januari 2035, då gränsöverskridande transporter med fordon och fordonskombinationer på 44 ton endast ska tillåtas om de är nollutsläppsfordon, enligt Artikel 4b) i förslaget. Kontrollstationen ska utvärdera hur långt marknaden har kommit vad gäller andel nollutsläppsfordon, för att sedan kunna avgöra vilket datum Artikel 4b) kan upphöra att gälla.

Enligt Näringslivets Transportråds tolkning begränsas gränsöverskridande transporter med fordon och fordonskombinationer som följer EMS inte av förslaget om nollutsläppsteknik.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Ted Lundström
Ordförande



Jenni Ranhagen