

Yttrande över Remiss om Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av direktiv (EG) nr 296/53/EG om vägfordonsmått och vikt COM (2023) 445

Sammanfattning

Svenska Transportarbetareförbundet (härmed Transport) har via remiss 2023-07-12 beretts möjlighet att avge synpunkter på förslaget till ändring av direktiv (EG) nr 296/53/EG om vägfordonsmått och vikt. Kommissionen menar att direktivet, såsom det är skrivet idag, är effektivt när det gäller att främja trafiksäkerhet, skydda väginfrastruktur och underlätta användningen av vägfordon i containerförsedda intermodala transporter. Dock anser Kommissionen att direktivet är ineffektivt när det gäller lika villkor och aspekter på utsläpp av koldioxid. Problemen beror till stor del på brister och otydlighet i direktivet, vilket har lett till olika tolkningar och praxis vad gäller kontroll. Det här har i sin tur hämnat den fria rörligheten av tunga fordon i EU och snedvridit konkurrensen. Transport håller inte med Kommissionens bedömning och tycker förslaget är kontraproduktivt ur miljöhänsyn. Tvärtemot det som förslaget och Kommissionen förespråkar finns det en risk för att införandet av tyngre och längre vägfordon i stället underpremierar mer miljövänliga alternativ, såsom tåg och sjöfart. Det finns dessutom inga garantier för att införandet av nya vägfordonsmått och vikter kommer att säkerställa en bättre tolkning och praxis av direktivet.

Förbundets synpunkter

Längre och tyngre transporter bidrar inte till mindre koldioxidutsläpp

I motsats till Kommissionens förslag anser vi att de negativa överflyttningseffekter som längre lastbilar innebär, inte bidrar till mindre koldioxidutsläpp eller förverkligandet av EU:s klimatmål. Förslaget om längre och tyngre lastbilar innebär en direkt minskad överflyttningseffekt från väg till andra transportslag. Det är en konsekvens av att vi ständigt förbättrar och effektiviserar vägtransporter till att vara det billigaste och tillika mest attraktiva alternativet. Vilket gör att vi i längden omöjligen kommer att se den överflyttning till tåg och sjöfart som behövs för att nå klimatmålen. När det kommer till längd på lastbilar visar Pålsson

och Sternbergs (2018)¹ studie att det finns en gräns för när vägtransporter riskerar att slå ut andra transportslag. Enligt dem är 25,25 meter brytpunkten för när vi får negativt modalt skifte. Det är i linje med Jevons paradox som menar att teknisk utveckling som ökar resurs- och energieffektivitet i samhället tenderar att medföra ökad, snarare än minskad, konsumtion av resursen i fråga. Ju längre och ”effektivare” fordon, desto fler fordon kommer att börja användas och därmed trafikera EU:s vägar, vilket kommer att ske på bekostnad av miljömässigt bättre alternativ.

Vidare saknar Kommissionens förslag en analys och redogörelse för de negativa effekter som kan komma att ske genom effektiviseringsförslaget om längre och tyngre lastbilar.

Kommissionen gör istället antagande om effektiviteten gällande fordon med alternativa bränslen. De skriver bland annat att fordon med alternativa bränslen hittills varit ineffektiva gällande att nå EU:s klimatmål. Lösningen är därför att göra redan tunga fordon tyngre och längre.

Längre och tyngre lastbilar är en ökad risk för trafiksäkerheten

Transport håller med Kommissionen om att vägtransportsektorn är avgörande för att underlätta handel och rörlighet, knyta samman företag och kunder och främja ekonomisk tillväxt. Lika viktigt är det att främja trafiksäkerheten och skydd av arbetstagare i trafiken. Enligt statistik från Arbetsmiljöverket utgör transportbranschen den farligaste branschen att arbeta inom. Flest arbetsmiljöolyckor och dödsolyckor sker på arbetsplatser som involverar fordon. Att föreslå längre och tyngre fordon, och som dessutom blir än svåra att manövrera skulle därför medföra extra risker i trafiken och därmed bidra till fler trafikolyckor.

Stockholm den 1 sep 2023

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth

Sirin Celik

¹ Henrik Pålsson & Henrik Sternberg (2018): LRN 2016 SPECIAL– high capacity vehicles and modal shift from rail to road: combining macro and micro analyses, International Journal of Logistics Research and Applications, DOI:10.1080/13675567.2018.1430232

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
LI2023/01176
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Förbundsordförande

Föredragande