



Mårten Johansson
070-671 13 85
marten.johansson@akeri.se

Vår ref
2023 24

Landsbygds- och
Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
SE-103 33 Stockholm

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags svar på LI2023/01176 Remiss av kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av direktiv (EG) nr 96/53/EG om vägfordons mått och vikt

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag lämnar följande kommentarer på förslag till revidering av direktiv 96 53 EG.

Det är bra och mycket betydelsefullt för ekonomi, miljö och trafiksäkerhet att effektivare lastbils kombinationer med större vikter och dimensioner än som anges i förslag till ny text i direktiv 96 53 EG kan fortsätta att användas i medlemsstater och i trafik mellan de medlemsstater som så önskar. Avgörande för likvärdig konkurrensförutsättning är att den totala flaklängd som medlemsstater tillåter också kan uppnås genom EMS systemet, att koppla samman fordonsenheter med mått enligt direktivets annex. Sveriges och Finlands sätt att koppla samman effektiva lastbils kombinationer är inte avgränsat till EMS fordon enligt ny definition. Vi tillåter EMS men vi är inte begränsade till EMS vilket särskilt Finland har förstått att utnyttja bättre än Sverige. Finland har implementerat ännu effektivare lastbils kombinationer genom att tillåta längre släpvagnar och längre påhängsvagnar och högre vikter än direktivets annex. Direktivet tillåter, och Sverige bör i större omfattning följa Finlands exempel att implementera ännu effektivare lastbils kombinationer. Sveriges Åkeriföretag har till departementet tidigare lämnat förslag till hur Trafikförordningen bör ändras och de förslagen är möjliga att genomföra också med 96 53 EG direktivets förslag till ny skrivning.

Sverige har fri fordonshöjd vilket är mycket betydelsefullt för effektiva vägtransporter. Lägre fri höjd än 4,5 meter anges i vägnätet med skyltning. Många svenska fordon är 4,5 meter höga till skillnad från direktivets standard EU trailers som är 4 meter höga. Det är

viktigt att fortsätta värna fri fordonshöjd i Sverige. Högre fordon än som anges i direktivets annex faller utanför nya definitionen av EMS. Att nya EMS definitionen baseras på direktivets annex är inget problem för Sverige. Men Sverige bör värna och ännu bättre utnyttja möjligheterna att tillåta större vikter och dimensioner än direktivets annex.

Sveriges Åkeriföretag noterar flera bra förslag till revidering av direktiv 96 53 EG. Men flera artiklar i förslaget behöver förbättras. Sveriges Åkeriföretags bedömning av reviderade artiklars innebörd, och om de är bra eller i behov av att bli ytterligare reviderade sammanställs nedan:

- Bra Artikel 4, punkt 3, andra stycket: Procedurer för dispenstransporter skall effektiviseras och dröjsmål ska undvikas.
- Bra Artikel 4, punkt 3, tredje stycket: Dispenstransporters märkning och skyltning skall förenklas och symboler ska användas mer än text.
- Bra Artikel 4, punkt 4 (b): Längre och tyngre fordon som avviker från Europeiska Modul Systemet, EMS, kan fortsätta att användas om minst samma lastlängd kan uppnås med EMS.
- Förbättra Artikel 4, ny punkt 4a (a-d): Här fokuseras ensidigt och felaktigt på EMS. Nationellt och internationellt tillåter nuvarande direktivet avvikelser från EMS t.ex. mellan Sverige och Finland där vissa enheter i fordonskombinationer avviker från vikter och dimensioner enligt 96 53 EG. Medlemsstaters information och uppföljning som nu föreslås bör omfatta både EMS och fordon som avviker från direktivets vikter och dimensioner. I Finland är en särskilt stor andel enligt remissens förslag inte EMS kombinationer eftersom de har avvikande vikter och längre släpvagnar och påhängsvagnar än direktivet. Lika så har Sverige en stor andel fordon som inte är EMS enligt nya definitionen. Det räcker med att fordonshöjden är 4,5 meter för att inte motsvara nya EMS. Men Sverige bör i större omfattning inte fokusera på EMS utan i stället värna ännu effektivare fordon med avvikande vikter och dimensioner jämfört med remissförslaget. Sverige m.fl. länder som implementerat högkapacitetsfordon, HCT, erbjuder minst samma flaklängd för utländska fordon baserat på EMS. Sverige bör lära av Finland att i större omfattning optimera ökade flaklängder för släp och påhängsvagnar eftersom de i gällande direktiv men också i remitterat förslag tillåts att avvika från direktivets mått. Sammanfattningsvis behöver artikel 4, 4a (a-d) vidgas till både EMS och till fordon som avviker från direktivets vikter och dimensioner.
- Förbättra Artikel 4, punkt 5: Tester med fordon och fordonskombinationer tillåts men begränsas olyckligtvis till maximalt 5 år för EMS. Den ekonomiska livslängden för fordon varierar med användningsområde men är betydligt längre, åtminstone 8 år för motorfordon och 12 år för släpfordon. Tidsgränsen max 5 år bör absolut tas bort. Det bör heller inte finnas någon tidsgräns för tester med avvikande vikter och dimensioner. Tester bör tillåtas utan att ställa krav på att fordonskombinationer skall innehålla ny teknik eller nya koncept. Tester kan vara värdefulla av andra skäl än nya tekniska lösningar eller nya koncept. Som exempel kan nya körförhållanden eller nya varuslag testas.
- Förbättra Artikel 4, ny punkt 5a: Kommissionen får med delegerade akter begära in data för uppföljning av EMS trafik inklusive testtrafik enligt ovan. Med

direktivets formulering synes mandatet fokusera på EMS och inte trafik med avvikande vikter och dimensioner. Det innebär att framför allt Finland inte med säkerhet skulle omfattas av skyldighet att rapportera och inte heller Sverige för våra HCT fordon har avvikelser i förhållande till föreslaget direktiv. Detta är inte genomtänkt. Data som omnämns är t.ex. konsekvenser för miljö, trafiksäkerhet och konkurrens med andra trafikslag, men en av de viktigaste nyttorna den ekonomisk nyttan, ofta uttryckt som nettonuvärdeskvot saknas i exempel på data för uppföljning.

- Bra att ny Artikel 4a (a) införs: Medlemsstater ska införa (one-stop-shop) elektronisk dispensansökan. Det innebär att transporter som berör olika väghållare som t.ex. Trafikverket och kommuner behöver samordna sina system så att ansökan kan lämnas elektroniskt på ett ställe.
- Bra att ny Artikel 4a (b) införs: Information som behövs för planering av färdväg för dispenstransporter skall kunna hämtas på ett och samma ställe.
- Förbättra ny Artikel 4a (c): En nationell informationskälla skall införas för de som behöver information om EMS fordon och trafik med sådana fordon. Detta är inte genomtänkt eftersom såväl svenska som utländska fordon får avvika från vikter och dimensioner enligt direktivet och då behöver sådana operatörer också tillgång till en sådan sammanställning av nationell information om vikter och dimensioner.
- Förbättra Artikel 8b (a) 2: Alla aerodynamiska anordningar som inte räknas in fordonslängden skall enligt remissen typgodkännas. I nuvarande regler gäller krav på typgodkännande bara om längden överstiger 500 mm. Det finns därför fordon på marknaden med anordningar som inte längre får användas. Det är miljöbra att behålla nuvarande regler att upp till 500 mm aerodynamisk anordning inte har krav på typgodkännande. Alternativt bör en 10 årig övergångstid införas för befintliga fordons aerodynamiska anordningar.
- Bra att Artikel 8c införs: Överhäng 0,5 meter fram och 1,5 meter bak på 20,75 meters biltransportfordon.
- Bra att Artikel 9a uppdateras: Gäller att ökad fordonslängd tillåts med typgodkända mer aerodynamiska och säkra hytter.
- Bra med ny Artikel 10 b: Gäller bl.a. upp till 90 cm ökad fordonslängd för 0-emissionsfordon. Detta ger bl.a. mer plats för batterier.
- Förbättra Artikel 10 c: 15 cm ökad fordonlängd tillåts med 45 fots container som är en del av en intermodal transport. Ta bort kravet att vara en del av en intermodal transport. För att minska transporter av tomma 45 fots containers måste dessa 45 fots containers också kunna användas i godstransporter på väg med ökad fordonslängd tills en ny lämplig intermodal transport blir aktuell. Vägtransportssystem bör inte accepteras bli ineffektiva för att skydda intermodala intressen.

- Bra med ny Artikel 10 d: Innebär bl.a. att i stället för nuvarande krav att lämpligt antal kontroller (WIM) skall genomföras av bruttovikter när godstransportfordon passerar broar, så införs nu enhetlig EU nivå att minst 6 kontroller per 1 miljon fordonskilometer skall göras per kalenderår.
- Bra att ny Artikel 10 da införs: Kravställer hur genomförandet skall ske, om en medlemsstat önskar införa Intelligent Access Policy (IAP) enligt direktiv 2010 40 EG för att övervaka och underlätta att fordon framförs på rätt vägar och rätt område.
- Bra uppdatering av 10f: Innebär att när container eller växelflak överlämnas till transportföretag så skall utöver bruttovikten också dess höjd anges.
- Bra att Artikel 10 g uppdateras: Innebär att medlemsstater får ökade krav på kontroll av efterlevnad av regler samt ökad rapportering till kommissionen.
- Förbättra Artikel 10 h paragraf 2: Kommissionens uppföljning av samhällsnytta med EMS bör utvidgas att också omfatta samhällsnytta med effektivare fordon med från direktivet avvikande vikter och dimensioner. En stor del av nuvarande trafik med HCT-fordon ryms inte inom EMS med den nya definitionen.
- Bra att Artikel 10 k införs: Innebär bland annat att medlemsstater vid kriser tillfälligt får införa undantag från vikter och dimensioner om trafiksäkerheten inte äventyras.
- Förbättra Annex 2.3.5: Bruttovikt 32 ton gäller för fyraxlig lastbil med två styrande axlar. Men info saknas om att 32 ton då också bör gälla för alternativet fyraxlig bil med 1 styrande axel och trippelboggi.

Med vänlig hälsning



Mårten Johansson