

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Er referens
LI2023/1176**Diarienummer**
Utr 2023/52
Datum
2023-09-21

Ändring av direktiv (EG) nr 96/53/EG om vägfordons mått och vikt

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över förslaget till ändring av rubricerat direktiv. Ändringarna syftar till att öka antalet fossilfria tunga fordon där utvecklingen för närvarande går långsamt. Bakgrunden är naturligtvis att utsläppen av växthusgaser måste minskas för att uppnå EU:s klimatmål. Ett annat syfte är att minska fragmenteringen med många nationella undantag på transportmarknaden för långa och tunga fordon. Därtill ska ändringarna effektivisera och säkra ett likartat genomförande i unionen genom bland annat en smidig informationsspridning. I grunden handlar det om att åstadkomma ett effektivt vägtransportsystem med åtgärder som också underlättar för intermodala transporter.

Följande viktiga förändringar har identifierats:

- Införande av nationella elektroniska informations- och kommunikationssystem för att underlätta informationsspridning till operatörer om gällande regler i olika medlemsstater.
- Tillåta fossilfria fordon upp till 44 ton i internationell trafik om det är tillåtet nationellt. Till och med 2034 gäller detta även för fossila fordon.
- Harmoniserade regler för "överhäng" på fordon med öppen kaross i internationell trafik.
- Den maximala totala vikten för fossilfria fordon ökas med upp till två ton. Kravet på att den ökade vikten ska härröra från fossilfri teknik tas samtidigt bort.
- Införa minimikrav på antalet kontroller av regelefterlevnad som medlemsstaterna ska genomföra.
- Tillåta högre containers (high cube) i intermodal trafik.

De föreslagna förändringarna bygger på identifierade tillkortakommanden i en utvärdering av det befintliga direktivet. Vi uppfattar därför att förslagen är väl underbyggda i betydelsen att de siktar in sig på reella problem. Det känns angeläget att ge elektrifieringen av den tunga trafiken en extra skjuts för att öka elektrifieringstakten i detta segment.

Däremot är vi inte övertygade om att förslaget kommer att bidra till minskad fragmentering då det i slutändan är den nationella regleringen som avgör vad som är tillåtet inom direktivets gränser, vilket inte behöver vara negativt. Vår läsning av direktivförslaget är det tillåter ett visst mått av flexibilitet samtidigt som den internationella vägtrafiken ska kunna flyta smidigt tack vare nya krav på att det ska vara enkelt att få information om gällande regelverk.

I den kortfattade konsekvensanalysen uppges att både koldioxidutsläppen och antalet trafikdödade kommer att minska, vilket beror på att antalet fordon på vägarna kan minskas tack vare ökad lastkapacitet. En av få invändningar från vår sida gäller att konsekvensanalysen inte beaktar hur förslagen påverkar konkurrensytorna gentemot andra trafikslag och att det inte framgår i vilken utsträckning hänsyn tagits till inducerad trafik¹. Den ökning av transportkostnadseffektiviteten som tyngre och längre lastbilar ger upphov till leder sannolikt till viss överflyttning från järnväg och sjöfart till väg. Finns det en möjlighet att förslagen ökar effektiviteten inom vägtrafiken i sådan omfattning att de konkurrerar ut sjöfart eller järnväg i en omfattning som undergräver ambitionen om överflyttning till dessa trafikslag? Samtidigt finns här också förslag som syftar till att stärka konkurrenskraften för intermodala transporter. Det är därför oklart hur konkurrensytorna mellan trafikslagen påverkas. Det är också oklart om hänsyn tagits till eventuell inducerad trafik eller eventuell överflyttning från järnväg och sjöfart när trafiksäkerhet analyserats.

I konsekvensanalysen framgår inte heller om hänsyn tagits till om trafiksäkerhet också påverkas av vilken typ av vägar som de större fordonen tillåts trafikera. På vägar som inte är mötteseparerade kommer fordon som kör om ett långt ekipage befinna sig i mötande körfält under en längre tid, vilket kan bidra till ökade kollisionrisker.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av kvalificerade utredaren Backa Fredrik Brandt. Kvalificerade utredaren Lisa Eriksson och Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i beredningen av ärendet.

Mattias Viklund
Generaldirektör

¹ Inducerad trafik är den vägtrafik som nygenereras av utökad vägkapacitet och medför ökad vägtrafik utöver omfördelning av trafik som redan finns i systemet. I detta fall ökar kapaciteten till följd av fordons förbättrade lastkapacitet, men begreppet används vanligen i samband med investeringar i nya vägar.