

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

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

*Via e-post*

Stockholm 2023-09-29

Ref LI2023/01176

## **Remissvar gällande kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av direktiv (EG) nr 96/53/EG om vägfordons mått och vikt**

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen. I våra sju förbund finns drygt 9 200 medlemsföretag med tillsammans cirka 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

### **Förslaget i korthet**

I förslaget definieras EMS. Av förslaget framgår att såväl nationell som gränsöverskridande EMS-trafik med tunga fordon eller fordonskombinationer är tillåten förutsatt att vissa villkor är uppfyllda. Gränsöverskridande transporter med fordonståg som överskrider angivna vikter och dimensioner som inte är EMS förbjuds enligt huvudregel. Vissa undantag medges.

### **Transportföretagens sammanfattande synpunkter**

Transportföretagen anser att Kommissionens förslag i delar är bra.

Vi välkomnar att det klargörs att vikt och dimensioner i nationella transporter bestäms av medlemsstaterna.

Det är även bra att tyngre och större fordon eller fordonskombinationer i internationell trafik med European Modular Systems (hädanefter EMS) tillåts mellan stater som tillåter detta.

Transportföretagen ser dock följande problem med Kommissionens förslag till reviderat direktiv:

De fordonskombinationer som används i tung trafik mellan Sverige och Finland ryms inte i samtliga fall inom EMS. Det är därför av vikt med ytterligare undantag från det generella förbudet i Artikel 4.1.c.

Vi avstyrker förslaget om att det från och med 2035 endast ska tillåtas transporter i gränsöverskridande trafik med 44 ton förutsatt att fordonen är nollutsläppsfordon. Ett alternativ är att Kommissionen ges i uppdrag att senast (förslagsvis 2030) utvärdera hur långt marknaden har kommit vad gäller andel nollutsläppsfordon, för att avgöra om Artikel 4.b) kan upphöra att gälla ett visst datum.



Vad specifikt gäller bussektorn anför Transportföretagen att 21 meters enkelledade bussar ska tillåtas. Det skulle innebära rejält ökad transportkapacitet jämfört med de 18,75 meters enkelledade bussar som tillåts idag. De enkelledade bussarna är enklare att köra i stadsmiljö än dubbelledade bussar (exempelvis i cirkulationsplatser). De enkelledade 21 metersbussarna är dessutom väsentligt billigare än dubbelledade bussar. I Göteborg körs ett 20-ral av dessa bussar sedan några år mycket framgångsrikt. Detta efter en lokal dispens från Transportstyrelsen.

## **Kommissionens förslag**

### **EMS (Artikel 2)**

Definitionen av EMS lyder:

”European Modular System’ shall mean a motor vehicle or vehicle combination coupled to one or more trailers or semitrailers where the total combination exceeds the maximum authorised length and may exceed the maximum authorised weights laid down in Annex I and where the individual motor vehicle, trailer(s) and semitrailer(s) do not exceed the weights or dimensions laid down in Annex I”.

### **Förbud av gränsöverskridande transporter över viss vikt och dimensioner med tunga fordon som inte är EMS (Artikel 4.1 punkt c)**

En ny punkt c är införd i första stycket. Denna avser enligt kommentaren som medföljer Kommissionens förslag att ge juridisk klarhet gällande cirkulationen av tunga fordon som överstiger vikter och dimensioner som anges i bilaga I till direktivet. Av bestämmelsen framgår att där medlemsstater använder nationella undantag som tillåts enligt Artikel 4.2 (se nedan), detta inte automatiskt genererar rätt till gränsöverskridande operationer med tyngre, längre och/eller högre fordon.

Det är enligt Transportföretagens mening svårtolkat vad detta betyder. Transportföretagen tolkar detta som att trafik enligt artikel 4.4.a) – d v s EMS-trafik – får köras nationellt och gränsöverskridande med vilken vikt och dimensioner som helst förutsatt att ekipaget består av EMS-moduler, om fordonsekipagen har 7, 8 eller 9 axlar och förutsatt att det är godkänt i respektive medlemsland.

Från bestämmelsen i artikel 4.1. punkt c) finns vad Transportföretagen kan utläsa fyra undantag:

- Odelbar last enligt tillstånd (Artikel 4.3.)
- Gränsöverskridande trafik med 5- och 6-axliga ekipage tillåts en högsta bruttovikt om 44 ton istället för som idag 40 ton (utan viktgräns om det är intermodala transporter) till och med den 31 december 2034. Efter detta datum får 44-tonsfordonsekipage med 5 eller 6 axlar (och tyngre om intermodala transporter) endast köras med nollemissionsfordon (Artikel 4(b)).
- Försöksverksamhet (Artikel 4.5)
- Nationell och gränsöverskridande EMS-trafik (Artikel 4.4.a)

## **Tillåten nationell och gränsöverskridande EMS-trafik (Artikel 4.4.a))**

Nedanstående villkor måste vara uppfyllda för att nationell och internationell trafik med EMS ska vara tillåten:

- (a) Medlemsstaterna ska på ett lättillgängligt och transparent sätt offentliggöra vilken längd och vilka dimensioner – kombinerade med EMS-moduler – som tillåts på deras territorium
- (b) På samma sätt som i (a) ska det informeras om vilket vägnät dessa fordon får köra på i landet
- (c) Medlemsstaterna ska säkerställa att den del av vägnätet där EMS får cirkulera på deras territorier är anslutna till angränsande medlemsstaters vägnät som också tillåter cirkulation av EMS, för att möjliggöra gränsöverskridande trafik
- (d) Medlemsstaterna ska inrätta ett övervakningssystem och bedöma EMS:s inverkan på trafiksäkerheten, väginfrastrukturen, modalt samarbete samt EMS:s miljöpåverkan på transportsystemet, inklusive effekterna på modal delning.

En medlemsstat som i enlighet med denna bestämmelse tillåter cirkulation av EMS i nationell trafik, får inte avvisa eller förbjuda cirkulation på sitt territorium av EMS i internationell trafik, förutsatt att sådana komponenter inte överstiger maximivikter och dimensioner för EMS i nationell trafik.

Medlemsstaterna ska informera Kommissionen i de fall de tillåter cirkulation av EMS på sina territorier.

## **Artikel 4.2**

Artikeln är oförändrad men är i sammanhanget relevant. Enligt denna gäller:

”Medlemsstaterna får dock tillåta

- a) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för nationella godstransporter används i trafik inom deras territorier, även om dessa inte uppfyller kraven enligt punkterna 1.3, 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I.
- b) att fordon avsedda för nationella persontransporter används i trafik inom deras territorier, även om dessa inte uppfyller kraven enligt punkterna 1.3, 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I”

## **Artikel 4b)**

1. När möjlighet att överskrida tillåten vikt enligt bilaga I punkterna 2.2.1 eller 2.2.2 utnyttjas enligt Artikel 4.2(a) i nationell trafik, så ska detsamma vara tillåtet för internationell trafik, förutsatt att sådana fordonskombinationers vikt inte överskrider 44 ton.
2. 44-tonsbegränsningen (för internationell trafik) i punkten 1 får överskridas om fordonskombinationerna nyttjas i intermodala transporter.
3. Bestämmelsen får endast användas t o m den 31 december 2034.

## Kommentar:

*Punkten 2.2.1 i bilaga I gäller fordonståg med fem eller sex axlar och punkten 2.2. 2. gäller ledade fordonståg med fem eller sex axlar. Denna artikel tar således inte sikte på fordonståg med 7, 8 eller 9 axlar.*

*De lättare fordonsekipagen – 5 eller 6-axliga - som körs med annat än nollemissionsfordon får väga 44 ton och har ett slutdatum innan de måste vara nollemissionsfordon (31 december 2034).*

*Bestämmelsen är införd för att främja nollutsläppsfordon. Efter den 31 december 2034 räknas det i konsekvensutredningen som medföljer kommissionens förslag till reviderat direktiv med att det ska finnas nollutsläppsfordon på marknaden i tillräcklig omfattning och att livslängden för operatörernas icke-nollutsläppsfordon har gått ut.*

## **Transportföretagens synpunkter**

Transportföretagen välkomnar Kommissionens förslag. Det är av vikt att Artikel 4.2. blir kvar i förslaget, vilket klargör att vikt och dimensioner i nationella transporter bestäms av medlemsstaterna. Vi välkomnar att det regleras att det möjliggörs att köra tyngre och större fordon och fordonskombinationer internationellt, förutsatt att ekipagen följer EMS-moduler och att de tillåts i de medlemsstater mellan vilka transporter ska ske. Vår tolkning är att dessa transporter (7-, 8- och 9-axliga) inte begränsas av Artikel 4b) – det vill säga att de bara skulle få köras med fossila bränslen till och med den 31 december 2034. Dessa tyngre och större ekipage leder – eftersom färre fordon behövs för samma mängd gods - till bättre effektivitet, större trafiksäkerhet, bidrar till lägre utsläpp och hjälper i någon mån till med förarbristen.

Av kommissionens förslag till reviderat förslag framgår även regler som är bekymmersamma ur ett svenskt perspektiv:

Artikel 4b) som gäller 5- och 6-axliga fordon tillåter 44 tons bruttovikt (utan vikttak om det är intermodala transporter) till och med den 31 december 2034. Efter detta datum måste de vara nollemissionsfordon för att få köra med denna vikt. Kommissionens ambition är god, men Transportföretagen delar inte uppfattningen att marknaden avseende 5- och 6-axliga fordonsekipage till detta datum uteslutande består av nollutsläppsfordon. Av Sveriges cirka 86 000 tunga lastbilar är knappt 400 elektriska sommaren 2023. Enligt The International Council on Clean Transportation (ICCT) stod Sverige tillsammans med Nederländerna för ungefär en tredjedel av all försäljning av eldrivna tyngre lastbilar 2022. Den svenska bilindustrin har genom Mobility Sweden tagit fram en färdplan i vilken de i högscenariot för 2030 bedömer att 50 procent av de nyregistrerade lastbilarna kan vara elektriska. Vi avstyrker förslaget om att det från och med 2035 endast ska tillåtas transporter i gränsöverskridande trafik med 44 ton förutsatt att fordonen är nollutsläppsfordon. Inom EU behandlas för närvarande att det från och med 2035 endast ska vara tillåtet att nyförsäljning består av elektriska lastbilar. Detta innebär dock inte att fordon med förbränningsmotorer försvinner från vägarna.

Ett alternativ är att Kommissionen ges i uppdrag att senast 2030 utvärdera hur långt marknaden har kommit vad gäller andel nollutsläppsfordon, för att avgöra om Artikel 4.b) kan upphöra att gälla ett visst datum.

Transportföretagen är av uppfattning att det av direktivet klart ska framgå att medlemsstater alltså ska ha möjlighet att köra gränsöverskridande transporter med tyngre och större fordonståg – i de fall de nationella transporterna avviker från vikt och dimensioner i bilaga I till Kommissionens förslag till reviderat direktiv - mellan de stater som tillåter detta nationellt. I Sverige och Finland har vi fordonsekipage som avviker från EMS. Det handlar konkret om avvikande längd, höjd, bredd på lastbil och trailer, vikt på släpvagn samt boggitryck på treaxlade fordon. Det krävs därför en ytterligare bestämmelse i direktivet som antingen innebär ett geografiskt undantag eller ett generellt undantag. Ett generellt undantag har fördelen att andra länder förutom Sverige och Finland (från branschen har Danmark nämnts) kan utnyttja undantaget. Bestämmelsen skulle exempelvis kunna formuleras enligt följande:

*Om en medlemsstat nationellt har gjort undantag från bilaga 1 i direktivet, så ska även gränsöverskridande transporter med dessa vikter och dimensioner mellan medlemsstater som tillåter dessa avvikelser tillåtas.*

*Boggimassan för en treaxlig boggi på ett fordon ska definieras som 24 ton i bilaga 1 till direktivet.*

*I fall där avvikande dimensioner enligt ovan har tillåtits måste European Modular Systems med samma kapacitet tillåtas.*

*Medlemsstater som utnyttjar denna möjlighet ska underrätta Kommissionen.*

#### Kommentar:

*Vårt syfte är att skydda den trafik som idag fungerar väldigt bra. Åtminstone bör denna redan existerande trafiken tillåtas.*

*Möjligen skulle man kunna skriva in ett årtal i den ovan föreslagna undantagsbestämmelsen, som klargör att det är gränsöverskridande trafik som existerade/var tillåtet innan ändringsdirektivet trädde ikraft som avses.*

#### **Slutord**

Transportföretagen står fortsatt till förfogande för en dialog och är beredda att bidra med synpunkter och faktaunderlag om detta kan vara till nytta för det fortsatta arbetet.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef