

Åsa Pettersson
Head of Public Affairs
and Sustainability
Scania CV AB

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
103 33 Stockholm

Södertälje
2019-10-07

Remissvar från Scania till Infrastrukturdepartementet – Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter. Diarienummer I2019/01058/TM

Scania tackar Infrastrukturdepartementet för möjligheten att svara på remissen rörande Trafikverkets rapport *Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter*.

Sammanfattning

Scania ser positivt på införandet av längre lastbilar i Sverige och ser gärna ett flexibelt genomförande som främjar både transportsektorns klimatmål till 2030, nollvisionen för trafiksäkerhet och den svenska ekonomins konkurrenskraft.

Trafiken med längre lastbilar bör kunna starta upp redan nästa år, 2020. Dialog med Finland och övriga nordiska grannländer om frågan är angelägen. Scania ser det som angeläget att den högsta tillåtna totalvikten också justeras upp till 76 ton i Sverige för att harmonisera med den finska lagstiftningen. De två senaste ändringarna av direktiv 96/53 behövs också tas i beaktande. För att nå klimatmålet till 2030 har även elektrifieringskommissionen och kommande nationell plan 2022-2033 stor betydelse.

Högkapacitetsfordon – en del i arbetet för att nå klimatmålet till 2030 och nollvisionen

Scanias målsättning är att leda omställningen mot ett hållbart transportsystem som är affärsmässigt lönsamt och samtidigt bättre för miljön och samhället i stort.

Vi vill uppnå detta genom att arbeta med energieffektivitet, alternativa bränslen och elektrifiering samt smarta och säkra transporter.

För Scania är olika former av högkapacitetsfordon som är såväl längre och tyngre än traditionella tunga fordon en viktig del i det arbetet. Högkapacitetsfordon kan på ett kostnadseffektivt sätt bidra både till transportsektorns klimatmål till 2030, Nollvisionen för trafiksäkerhet och även ekonomins konkurrenskraft i stort. Högkapacitetsfordon kan även bidra till att minska den påtagliga förarbrist som finns både i Sverige och hela Europa i dag.

Genomförande med tempo för klimat och konkurrenskraft - trafikstart 2020

Då klimatmålet till 2030 nu endast är tio år bort ser Scania det som angeläget med ett snabbt genomförande av introduktionen av längre lastbilar i Sverige. Trafikverket anger att det inom en snar framtid är möjligt att öppna upp omkring 450 mil väg för längre lastbilar. Scania instämmer helt med Trafikverket och ser gärna att delar av detta vägnät öppnas upp redan nästa år, 2020.

Den osäkerhet som länge fanns kring öppnandet av BK-4 vägnätet för 74 ton gjorde att viktig tid förlorades i omställningen till mer energieffektiva godstransporter på väg.



En snabb trafikstart för längre lastbilar på det svenska vägnätet är angelägen av både klimatskäl och för att stärka svensk konkurrenskraft i en tid då även regeringens egna prognoser i budgetpropositionen för 2020 tyder på ekonomisk avmattning.

Scania delar Trafikverkets bedömning att Transportstyrelsen nu bör fastställa de tekniska kraven för längre fordon. Görs detta skyndsamt kan det möjliggöra en första större trafikstart för längre lastbilar redan nästa år, 2020.

Tekniska krav för ett säkert, lättöverskådligt och brett införande av längre fordon i Sverige

Scania har lång erfarenhet av att använda långa lastbilar i det egna transportflödet mellan produktionsanläggningarna i Södertälje och Zwolle i Nederländerna. På sträckan Södertälje – Malmö körs ekipage på 32 meter bestående av tvåaxlad dragbil med dubbla semitrailers. Detta sker med dispens från Transportstyrelsen.

Erfarenheterna från denna trafik med högkapacitetsfordon är goda. Jämfört med ett ekipage med enkel semitrailer eller konventionell jämnlastbil med släp minskar bränsleförbrukningen per tonkilometer med 25% och med motsvarande minskning av koldioxidutsläppen. Med en högre kostnadseffektivitet om cirka 30% kan detta vara till stor hjälp i en övergång till biodrivmedel utan att fördyra transportarbetet.

Bildexempel: Scania Transportlaboratorium, 2-axlad dragbil med 32 meters totallängd och dubbla semitrailers.



Den valda specifikationen har utgått ifrån att ge maximal nytta utan att ändra det europeiska grundkonceptet med tvåaxlig dragbil och treaxlig semitrailer. Om vi ska kunna uppnå maximal klimatnytta här och nu med högkapacitetsfordon måste vi inrikta oss på att befintlig vagnpark, både lastbilar och trailers, enkelt ska kunna användas i olika kombinationer för högkapacitetsfordon. Detta gynnar dessutom möjligheter till multimodalitet och gränsöverskridande trafik. Om det krävs speciallösningar kommer klimatnyttan att avsevärt försenas och försämrats.

För att uppnå högsta möjliga transporteffektivitet anser Scania att den högsta tillåtna totalvikten i Sverige bör höjas från 74 till 76 ton, den totalvikt som i dag gäller i Finland. Det kommer ge ytterligare besparingar av koldioxidutsläpp och öka potentialen för längre lastbilar ytterligare.

Vår bedömning är att de krav som ställs i förordning 661/2009 med elektronisk stabilitetskontroll, automatisk nödbroms och filbytesvarning är fullt tillräckliga säkerhetskrav för längre lastbilar.

Alla fordon i EU som uppfyller förordning 595/2009 har EU:s senaste emissionsklass för tunga fordon, Euro VI. Samtliga Euro VI fordon från Scania är godkända för det fossilfria bränslet HVO 100. Scania anser att Euro VI är ett rimligt emissionskrav för längre lastbilar i Sverige.

Scania ser gärna ett flexibelt införande där både trafik med 32 och 34,5 metersfordon tillåts i olika konfigurationer. Såväl med två-, tre- och fyraxlade lastbilar. Scanias bedömning är att befintligt regelverk för fordon upp till 74-ton fungerar väl och endast behöver appliceras på de längre fordon som har en totalvikt



över 64 ton. Det gäller bland annat motoreffekt i förhållande till totalvikt och backtagningsförmåga. När det gäller framkomlighet bedömer Scania att dagens krav för fordon på 25,25 meter fungerar väl och även kan användas för längre fordon.

I rapporten finns beskrivningar i kapitel 3.1.1 av förändringar av trafikförordningen som anses nödvändiga. I kapitel 3.2.1 tas även förändringar i relation till direktiv 96/53 upp.

Scania konstaterar att för införande av längre fordon än 25,25 meter i Sverige behövs ytterligare författningsändringar i trafikförordningen 4 kap. 17 e § utöver de som föreslås.

Det saknas anpassning till de senaste justeringarna som gjorts av direktiv 96/53 med hänsyn till möjligheterna för aerodynamiska förbättringar av fordonets front och akter för att minska bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp.

Det handlar om förordning 2015/719 i synnerhet artikel 9a samt kommande uppdatering av kommissionens förordning 1230/2012 beslutad på TCMV-möte den 4 juli 2019.

Scania instämmer med Trafikverket om att för största transporteffektivitet måste det vara möjligt att kunna transportera två 45-fors containers på samma fordonskombination.

Någon form av skylt på fordonets bakparti som visar fordonets längd enligt Trafikverkets förslag och som enkelt kan tas på och av ser Scania som en fördel.

Dialog med nordiska grannländer om högkapacitetsfordon

Scania ser gärna att samtal startar med de nordiska grannländerna kring gränsöverskridande transporter med fordon längre än 25,25 meter. Detta skulle främja både klimatmålen och öka den ekonomiska integrationen i Norden.

Finland och Sverige bör tillsammans erkänna respektive regelverk lands regelverk för längre och tyngre fordon på upp till 34,5 meter. Scania ser det även som angeläget att starta diskussioner med Danmark och Norge om att tillåta gränsöverskridande trafik med lastbilar längre än 25,25 meter.

Dagens multilaterala avtal för vissa gränsöverskridande transporter av farligt gods med längre fordon, M304, är för smalt.

Den fordonskombination på 32 meter Scania i dag kör i första delen av flödet Södertälje-Zwolle delas i dag i Malmö. Detta då Danmark inte tillåter längre fordon än 25,25 meter. Att kunna fortsätta åtminstone till dansk-tyska gränsen med 32 eller 34,5 meter skulle innebära både minskade utsläpp och lägre kostnader.

Förutsättningarna för ett genombrott för fordonslängder i hela EU på 25,25 meter eller rentav upp till 34,5 meter är svåröverskådliga. Det finns dock positiva exempel. I Spanien deltar Scania i försök med 31,7 metersfordon och även i Danmark, Tyskland, Nederländerna och Belgien förekommer även transporter med 25,25 metersfordon.

Förhindra att flaskhalsar uppstår - inled dialog med kommunerna



Scania ser positivt på att Trafikverkets rapport lyfter fram kommunernas roll i arbetet med att öppna upp vägnätet för längre lastbilar. Många industriområden och godsterminaler ligger i anslutning till det kommunala vägnätet. Scania förutsätter att regeringen inom kort ger Trafikverket i uppdrag att inleda en dialog med kommunerna längs det föreslagna vägnätet för att identifiera delar av det kommunala vägnätet som kan behöva anpassas för längre lastbilar. Detta kommer underlätta en trafikstart med längre lastbilar redan 2020.

Digitala fordonshandlingar och vägkartor

Scania ser klara fördelar om de uppgifter som rör fordonets godkännande för att klara kraven för längre lastbilar handhas digitalt. Transportstyrelsens lastbils kalkylator är ett bra verktyg att bygga vidare på. Även uppgifter om vilken del av vägnätet som är godkänt för längre lastbilar bör finnas tillgängliga digitalt. Ny teknik som geofencing kan underlätta framförandet av tyngre och längre fordon i Sverige.

Uppdatering av simuleringsverktyget VECTO för att bestämma CO2-utsläpp

Scania ser det som viktigt att EU:s simuleringsverktyg VECTO som används för att bestämma tunga fordons koldioxidutsläpp anpassas även för fordonskombinationer upp till 34,5 meter. Nu blir Sverige troligen den andra landet i EU efter Finland att införa fordonslängder upp till 34,5 meter.

För att undvika att de bränsleeffektiva högkapacitetsfordonen missgynnas i VECTO behövs en separat undergrupp införas för dessa fordon med representativa antaganden om bland annat lastkapacitet i de kommande uppdateringarna av VECTO och CO2-normerna som EU-kommissionen aviserat.

Kommande svenska styrmedel för tunga lastbilar – främja fossilfrihet och långa fordonskombinationer

Just nu pågår en revision av Eurovignettedirektivet i EU. I Sverige har olika former av styrmedel för tunga lastbilar utretts. Frågan aktualiseras allt mer av att Eurovignette nu troligen ändras de kommande åren.

Scania ser positivt på att ett möjligt kommande avståndsbaserat styrmedel i Sverige främjar användningen av såväl längre fordonskombinationer, biodrivmedel och elektrifiering men även goda VECTO-värden för koldioxidutsläpp.

I Tyskland har den avståndsbaserade avgiften för tunga lastbilar använts för att både främja introduktionen av Euro VI och nu senast för gas-, hybrid- och ellastbilar.

Motsvarande upplägg i Sverige skulle kunna främja både högkapacitetsfordon och fossilfria drivlinor.

Nationell plan 2022-2033 och elektrifieringskommissionen – viktiga förutsättningar för att nå klimatmålet till 2030

Längre lastbilar kan ge ett litet bidrag till att nå klimatmålet för transportsektorn till 2030. Scania anser dock att flera ytterligare åtgärder behöver genomföras.

Mot bakgrunden av den relativt korta tid som återstår till utsläppen från transportsektorn ska ha minskat med 70 procent från 2010 års nivå till 2030 är den kommande infrastrukturpropositionen och nationella planen för åren 2022-2033 av stor betydelse.

Vidare behövs ett aktivt arbete för att nå målen med reduktionsplikten där tillgången till hållbara biodrivmedel är avgörande. Regeringen måste säkerställa skatteundantaget för rena biodrivmedel och även stöd till produktion av biodrivmedel.



Investeringar i elvägar och laddinfrastruktur för tunga fordon i Sverige är centralt både för att nå klimatmålet till 2030 och att utveckla svensk fordonsindustris konkurrenskraft. I dagsläget har Tyskland passerat Sverige som det ledande landet när det gäller elvägar med två öppnade motorvägsträckor och en planerad tredje sträcka.

Även den nyligen aviserade elektrifieringskommissionen blir viktig för klimatmålet till 2030. Scania ser det som angeläget att elektrifieringskommissionens arbete bidrar till underlag om utbyggnaden av elväg och storskalig laddinfrastruktur för tunga fordon i den nationella planen 2022-2033.

Förarutbildning och introduktion av semi-autonoma och helt autonoma transportlösningar för tunga transporter kan ytterligare bidra till att nå nollvisionen och klimatmålet.

Regeringens målsättning om Sverige som en permanent världsutställning för hållbara transporter en god grund.

I den kommande infrastrukturpropositionen och nationella planen för 2022-2033 måste regeringen ta höjd både för förbättringar av vägnätet som möjliggör utökad trafik med både tyngre och längre lastbilar samt elektrifiering.

Nu behövs handling och konkret genomförande från politik och myndigheter för att nå klimatmålet till 2030.

Åsa Pettersson

Head of Public Affairs and Sustainability
Scania CV AB
asa.pettersson@scania.com
070-388 50 84