

Näringsdepartementet
Transportenheten
Maria Walfridson

Diarienummer
Utr 2013/30
Datum
2013-05-21

Yttrande över förslag om ändring av direktiv 96/53/EG om dimensioner och vikter för vissa vägfordon (KOM (2013) 195)

Sammanfattande kommentar

Trafikanalys anser att ändringen av art. 4 är en pragmatisk lösning. Att tillåta en gränsövergång mellan två grannländer rättar till det nuvarande regelverkets största brist. Men, givet att gränsöverskridande trafik med större fordon tillåts blir lastbilar ett än mer konkurrenskraftigt alternativ för godstransport. Så länge som lastbilar släpper ut mer koldioxid än t.ex. godstransport på järnväg, samt inte internaliserar sina externa effekter i tillräcklig utsträckning, innebär en sådan utveckling negativa konsekvenser.

Trafikanalys anser generellt sett att de ändringar som föreslås i art. 8-11 är positiva. I synnerhet de skrivningar som syftar till att uppmuntra användning av hybridfordon och fordon med enbart eldrift (art. 10a). Även förslagen att förbättra aerodynamik och säkerhet (art. 8-9) är i huvudsak bra. Men vissa element kan medföra oönskade konsekvenser och Trafikanalys föreslår att en utvärdering genomförs efter ett lämpligt antal år. Skrivningen som tillåter längre fordon vid intermodal trafik (art. 11) är överlag positiv, men det vore önskvärt om respektive medlemsstat får större frihet att anpassa undantagen till nationella förhållanden.

Trafikanalys ställer sig tveksamt till att de påföljder som föreslås i art. 13 regleras i direktivet. Om ett medlemsland saknar nationell lagstiftning inom området har de full frihet att införa sådan, det bör inte behövas gemenskapslagstiftning.

Undantag för gränsöverskridande transporter (artikel 4)

Artikel 4 är förslaget mest kontroversiella del som har föregåtts av ett intensivt meningsutbyte mellan t.ex. Europaparlamentet och kommissionen. Kommissionens förslag avser fastställa den omtolkning av direktiv 96/53/EG som meddelades till Europaparlamentet i juni 2012. Den omtolkningen syftade till att avlägsna dagens situation där passage mellan två medlemsstater som tillåter större och längre fordon inte tillåts (exempelvis över Öresundsbron).

I sitt förslag väljer kommissionen därmed att föreslå att transporter mellan två länder som tillåter längre och tyngre fordon ska tillåtas – men att enbart en gränsövergång får ske. Det anses tillgodose villkoret att internationell konkurrens inom transportsektorn inte påtagligt ska påverkas. Trafikanalys anser att det är en pragmatisk lösning. Det vore i och för sig en fördel för Sveriges näringsliv om fordonen tillåts passera fler gränser, men ett sådant förslag vore, åtminstone enligt kommissionens uppfattning, inte förenligt med krav på att den internationella konkurrensen inom transportsektorn inte påtagligt ska påverkas.

Sverige kan givetvis driva frågan om att tillåta fler gränspassager, men det är tveksamt om en sådan förhandlingslinje är lämplig i dagsläget. Som situationen ser ut i dag har allt fler länder

(Nederländerna, Danmark) liksom delstater (i Tyskland) börjat testa längre och tyngre fordon. Om kommissionens förslag godkänns kan en sådan testverksamhet förväntas att öka. Den internationella konkurrensen kommer således att komma att påverkas inom förslagets ramar (om den inte redan gör det, ca 43 % av inrikes transportarbete i Sverige utförs av fordon med en maxilastvikt över EU-normen på 40 ton¹). Det, liksom andra faktorer, bör ge upphov till en omarbetning av förslaget inom ett antal år.

Förslaget bör även ses i ett vidare perspektiv. Även om den nya skrivningen är pragmatisk och behövlig kan nya regler komma att innebära en snedvridning av konkurrensen gentemot andra trafikslag. Givet att den gränsöverskridande trafiken med större fordon (än som är tillåtet i dag) tillåts och därmed ökar, innebär det att lastbilar blir ett än mer konkurrenskraftigt alternativ för godstransport. Så länge som lastbilar släpper ut mer koldioxid än t.ex. gods-transport på järnväg, innebär en sådan utveckling negativa konsekvenser för miljö och klimat. Detta kan kompenseras genom att internalisera externa effekter. Men som Trafikanalys rapport 2013:3 visar är godstransporter med tung lastbil den typ av godstransport som i minst utsträckning betalar sin totala samhällsekonomiska marginalkostnad per tonkm.²

Införs lagstiftning som ökar lastbilarnas marknadsandel riskerar därmed en obalans att förstärkas. Om en sådan förändring understöds måste hela transportsystemet, inklusive konkurrerande trafikslag, beaktas, annars går en förändring i linje med kommissionens förslag stick i stäv med det transportpolitiska målet om begränsad klimatpåverkan.

Pragmatiska ändringar av design och längd (artikel 8-11)

Trafikanalys anser generellt sett att de ändringar som föreslås i nämnda artiklar är positiva. I synnerhet de skrivningar som syftar till att uppmuntra användning av hybridfordon och fordon med enbart eldrift (art. 10a). Även förslagen att förbättra aerodynamik och säkerhet i art. 8 och art. 9 är i huvudsak bra. Men vissa element bör beaktas, bl.a. att trafiksäkerhet beaktas även avseende de anordningar som lätt ska kunna vikas ihop (sista punkten i art. 8.2) och risken för regelverkskonkurrens (art. 8.3 och 9.3). Trafikanalys anser att det vore lämpligt med någon form av EU-gemensam utvärdering av art. 8 och 9 efter ett lämpligt antal år. Skrivningen som tillåter längre fordon vid intermodal trafik är överlag positiv. Dock uppfattas art. 11 som onödigt detaljerad. En skrivning som ger respektive medlemsstat mer frihet skulle ge bättre möjligheter att anpassa undantagen till nationella förhållanden.

Påföljder (artikel 13)

Trafikanalys är tveksamt till att de påföljder som föreslås i art. 13 bör regleras i direktivet. Om ett medlemsland saknar nationell lagstiftning inom området har de full frihet att införa sådan, det bör inte behövas gemenskapslagstiftning. Trafikanalys uppfattning i frågan stärks av den argumentation som förs i förslagets förtext. Där beskrivs en situation med ostraffade överträdelser och frånvaro av påföljder, med snedvridning av konkurrens och försämrad trafiksäkerhet som följd. Så ser inte situationen ut i flertalet medlemsländer. Även om direktivet inte innehåller bestämmelser om påföljder finns givetvis påföljder i flertalet medlemsländers natio-

¹ Trafikanalys, Lastbilstrafik 2011: http://trafa.se/PageDocuments/Lastbilstrafik_2011.pdf

² Trafikanalys rapport 2013:3, Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader: http://www.trafa.se/PageDocuments/Rapport_2013_3_Transportsektorns_samhaellsekonomiska_kostnader_2013.pdf

nella lagstiftning. Om förtexten istället hade riktat in sig på de fördelar ett harmoniserat regelverk medför hade argumentationen varit mer trovärdig.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Mathias Nilsen har varit föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör