

Analysavdelningen
Enheten för energisystem
Camilla Hållén

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande angående EU-kommissionens förslag till direktiv om ändring av direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner och vikter för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

Sammanfattning

- Energimyndigheten tillstyrker EU-kommissionens förslag om bättre aerodynamik (artikel 1, punkterna 6 och 7 i direktivförslaget), tyngre el- och hybridlastbilar (artikel 1, punkt 9), längre och tyngre lastbilar som fraktar 45-fots containrar (artikel 1, punkt 10) samt tyngre bussar (artikel 1, punkt 16c).
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget om gränsöverskridande transporter med längre och tyngre fordon (artikel 1, punkt 2). EU-kommissionen bör dock noggrant följa effekterna vad gäller eventuell överflyttning av gods från järnväg/sjöfart till lastbil. Samtidigt bör förutsättningarna för att möjliggöra längre och tyngre godståg i medlemsstaterna och på EU-nivå ses över.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten tillstyrker EU-kommissionens förslag om bättre aerodynamik (artikel 1, punkterna 6 och 7 i direktivförslaget), tyngre el- och hybridlastbilar (artikel 1, punkt 9), längre och tyngre lastbilar som fraktar 45-fots containrar (artikel 1, punkt 10) samt tyngre bussar (artikel 1, punkt 16c). Dessa förslag bedöms alla leda till mer energieffektiva tunga fordon och dito transportkedjor.

Vad gäller förslaget om att längre fordon ska få köra över nationsgränser, så bör det påpekas att sådana längre fordon redan är tillåtna i Sverige (och Finland). Detta eftersom Sverige och Finland vid inträdet i EU fick dispens från mått- och viktbestämmelserna för nationella transporter. Det svenska regelverket tillåter maximalt 25,25 meter långa och 60 ton tunga lastbilar. Idag tillåts även längre och tyngre fordon i Belgien, Danmark (försök), Nederländerna och flera delstater i Tyskland (försök). I Sverige bedrivs också försök med ännu längre och tyngre lastbilar, i syfte att undersöka om detta kan minska koldioxidutsläppen från godstransporter på väg.

Längre och tyngre lastbilar kan minska koldioxidutsläppen och öka energieffektiviteten om flera mindre lastbilar ersätts av en större. Å andra sidan finns det farhågor om att längre och tyngre lastbilar i viss mån skulle kunna leda till konkurrensfördelar för godstransporter på väg jämfört med järnväg och sjöfart, vilket i sådana fall kan resultera i överflyttning av gods från generellt sett mer energieffektiva trafikslag till mindre energieffektiva dito – med ökade koldioxidutsläpp från transportsektorn som följd.

På regeringens uppdrag gjorde VTI år 2008 en beräkning som visade att det svenska undantaget från EU:s maxvikter och –längder är samhällsekonomiskt lönsamt och att det minskar CO₂-utsläppen¹. År 2012 följdes detta upp med en motsvarande studie som visar att det för timmertransporter, under vissa förutsättningar, skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt att tillåta 30 meter långa fordon med 90 tons totalvikt. Inom det positiva samhällsekonomiska nettot rymmer en ökning av CO₂-utsläpp, vilket dock baseras på osäkra extrapoleringar av emissionsfaktorer från lättare fordon². För gränsöverskridande transporter gjorde VTI år 2012 en analys³ av att tillåta 25,25 meter långa fordon med totalvikten 60 ton ("de svenska dimensionerna") i en korridor från Mellansverige till Ruhrområdet. Under förutsättning att godstågen behåller sina nuvarande dimensioner skulle trafikarbetet med lastbil, och CO₂-utsläppen, öka om de svenska dimensionerna tilläts i hela korridoren. I kombination med längre godståg skulle dock trafikarbetet med lastbil bibehållas eller minska, och CO₂-utsläppen skulle minska. Den sammantagna svenska erfarenheten är alltså att det är samhällsekonomiskt fördelaktigt med lastbilar som är större än vad EU:s generella regelverk medger och att andelen som transporteras på järnväg inte behöver minska om man samtidigt möjliggör transporter med större godståg.

Med ovanstående som utgångspunkt tillstyrker Energimyndigheten förslaget om gränsöverskridande transporter med längre och tyngre fordon. EU-kommissionen bör dock noggrant följa effekterna vad gäller eventuell överflyttning av gods från järnväg/sjöfart till lastbil. Samtidigt bör förutsättningarna för att möjliggöra längre och tyngre godståg i medlemsstaterna och på EU-nivå ses över.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Erik Brandsma. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Anita Aspegren, Roger Eklund, Mattias Eriksson, Zofia Lublin och ställföreträdande avdelningschefen Anders Lewald samt direktören för strategiska frågor Anneli Eriksson. Föredragande har varit handläggaren Camilla Hållén.



Erik Brandsma



Camilla Hållén

¹ Långa och tunga lastbils effekter på transportsystemet (Regeringsuppdrag), VTI Rapport 506, 2008.

² Samhällsekonomisk analys av rundvirkestransporter med 90-tonslastbilar, VTI Rapport 758, 2012.

³ Effekter av längre lastbilar och godståg i en internationell korridor, VTI Rapport 764, 2012.