

Landsbyggs- och  
infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

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

Tåg företagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 70 medlemmar som har totalt närmare 17 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer.

Tåg företagen har tagit del av rubricerat förslag och inkommer med remissvar enligt nedan.

### **Förslaget i korthet**

Direktivet i fråga anger de maximala vikterna och måtten för tunga vägfordon som transporterar gods och som genomför persontransporter inom EU. Direktivets syfte är att säkerställa fri rörlighet av varor, sund konkurrens mellan transportföretag, bättre trafiksäkerhet samt att förhindra skador på infrastrukturen inom EU. Viktigt att notera i sammanhanget att direktivet reviderades 2015 och 2019 där dess syfte utvidgades till att även främja miljövänliga transporter.

Förslaget i fråga innehåller ändrade högsta värden för mått och vikt som syftar till att skapa incitament för ökad användning av fossilfria fordon samt vägfordon som används i intermodala transporter. I stora drag innebär förslaget att 5 till 6-axliga fossilfria fordon får väga fyra ton mer än övriga transporter. I befintligt direktiv får dessa fordon väga två ton mer. Även drivaxeltrycket för utsläppsfria bussar och fordon höjs med ett ton till 12,5 tons drivaxeltryck.

Direktivet innehåller även en ny artikel som indikerar att utsläppsfria fordon och fordonskombinationer kan vara 90 centimeter längre än fossildrivna fordon. Man föreslår även 30 centimeter högre höjd vid transporter av höga containers i intermodala transportupplägg.

## Tågföretagens yttrande

Tågföretagens initiala synpunkt till förslaget om reviderade mått och vikt för vägfordon är att det finns en hel del att önska utifrån ett transporteffektivitetsperspektiv.

För att öka takten i klimatomställningen, för att skapa förutsättningar för ett hållbart transportsystem och för att möta de kapacitetsutmaningar som finns idag, är intermodala transporter en avgörande del i framtidens transportsystem. Allt fler godstransporter behöver kunna transporteras intermodalt där järnvägen utgör ryggraden. Samverkan mellan trafikslag är därmed avgörande för att detta ska fungera. Tågföretagen anser därför att det vore fördelaktigt att beslutet i fråga avvaktar den kommande revideringen av kombidirektivet, som i närmare detalj ger incitament till ökad intermodalitet i godstrafiken.

Transportkedjor som i allt större utsträckning tar vara på järnvägen, och sjöfarten, på de längre sammanhängande transportstråken är en given del i lösning på nuvarande utmaningar i transportsystemet. Transportbranschen i stort möter dock utmaningar som står i vägen för att realisera den potential som finns för att intermodala lösningar ska blir så robusta och effektiva som möjligt. Begränsningar inom till exempel effektivitet i omlastningsnoder, lyftbarhet för trailers och incitament för överflyttningen av gods – där detta är relevant och möjligt – till järnväg och sjöfart försvårar utvecklingen. Att till exempel arbeta fram incitament för att trailers ska vara lyftbara är en viktig del av diskussionen kring mått och vikt, där mått och vikt är avgörande för ifall detta kan möjliggöras eller inte.

Med bättre kapacitet för och prioritering av intermodala lösningar för långväga godstransporter kan trafikslagen i ökande grad komplettera och avlasta varandra. Ett normallångt godståg ersätter exempelvis 20-40 lastbilskepp och därmed kan järnvägen avlasta och stärka åkerinringen genom att det långväga godset i större utsträckning transporteras på järnvägen.

Utifall att kommissionens förslag till förändringar i direktivet blir verklighet, kommer dessa primärt att endast gynna vägtransporter. Övriga aspekter som direktivet ska främja, exempelvis energieffektivitet, minskade utsläpp och konkurrenskraft, blir därmed sekundära.

Direktivets syfte att främja intermodala godstransporter är enligt Tågföretagen inte beaktat i förslaget. Bland annat saknar vi förslag och resonemang kring vägfordons förmåga att fungera tillsammans, i ett system, med järnvägstransporter. Vi saknar även förslag eller djupare resonemang kring överlastningspotentialen och tekniska aspekterna gällande omlastning och lyftbarhet kopplat till intermodala transporter från exempelvis lastbil till tåg eller vice versa. Med nya tyngre och längre vikter och mått kan detta bli en utmaning och kräver därmed vidare diskussion.

Förslaget beaktar inte heller de uppenbara fördelarna med intermodala transportkedjor, till exempel energieffektivitet och minskade växthusgasutsläpp.

Avslutningsvis anser Tåg företagen att förslaget borde revideras till att framför allt beakta operativ och konkurrenskraftig kompatibilitet med, i vårt fall, järnvägstransporter. Den kommande revideringen av kombidirektivet, som i närmare detalj ger incitament till ökad intermodalitet i godstrafiken, bör avvaktas innan beslut tas om direktivet. Som redan konstaterat genererar överdimensionerade fordon sämre omlastningsförmåga vilket försvårar och begränsar möjligheterna till intermodala transporter. Således borde endast dimensioner som är kompatibla med järnväg (och sjöfart) vara tillåtna.

För Tåg företagen den 29 september 2023,

Gustaf Engstrand  
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic  
Näringspolitisk expert