

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

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

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss. Vi anser att det är positivt att kommissionens föreslagna ändringar till stor del tycks syfta till att stärka konkurrensen på den inre marknaden för tunga vägtransporter. Vår uppfattning är att kommissionens förslag, med smärre förändringar, kan bidra till detta utan att inverka på de enskilda medlemsstaternas möjlighet att göra avsteg för nationella vägtransporters mått och vikter. Detta är av stor betydelse för Sverige där användningen av HCT-fordon på ett effektivt sätt bidrar till att minska miljö- och klimatpåverkan från tunga vägtransporter.

Mobility Sweden tolkar de föreslagna förändringarna av direktivets artikel 4 som att kommissionen i första hand vill säkerställa konkurrensen genom att underlätta för utländska aktörer att verka i andra länder på lika villkor. Görs avsteg från direktivets mått och vikter vad gäller nationella transporter ska utländska aktörer ges möjlighet att kunna verka enligt samma förutsättningar, vilket är fullt rimligt. Samtidigt tydliggörs att möjligheten till nationella avsteg från direktivet inte automatiskt ger motsvarande möjligheter till gränsöverskridande transporter, vilket också är rimligt. Däremot får man inte stänga möjligheten för gränsöverskridande transporter mellan länder som tillämpar motsvarande nationella avsteg.

Vi anser att kommissionens intention med förslaget till vad som bör gälla för tillämpningen av EMS inom respektive medlemsstat i grunden är bra. Ett standardiserat och väl fungerande system för fordonskombinationer har potential att bidra till mer effektiva vägtransporter inom EU som helhet och samtidigt underlätta användningen av intermodala transporter. Ett problem som dock har uppmärksammats på flera håll är att kommissionens förslag till tillämpning av EMS riskerar innebära att många svenska, liksom finska, existerande fordonskombinationer inte längre skulle uppfylla EMS-kraven. Mobility Swedens uppfattning är att detta problem rimligen bör gå att lösa på ett pragmatiskt sätt i de fortsatta förhandlingarna. Detta bör göras med ambitionen att säkerställa en fortsatt väl fungerande gränsöverskridande trafik i Norden, med existerande fordonskombinationer, utan att därmed påtvinga övriga EU de lösningar som är optimerade för våra nordiska förhållanden.

Föreslagna förändringar av artikel 9a och 10b bidrar bl.a. till att emissionsfria fordon får överskrida bilagens tillåtna längder, vilket vi anser vara ett bra komplement till nuvarande regler som endast avser överskridande av vikt. Att kommissionen enligt den nya artikeln 10b får rätt att uppdatera listan över alternativa drivmedel vilka kräver ökad vikt är fullt rimligt och det är bra att det tydligt framgår att detta ska göras i samråd med medlemsstaternas experter. Av den nya artikel 10d första punkten framgår, liksom tidigare, att en medlemsstat inte kan kräva OBW-utrustning på fordon eller fordonskombinationer registrerade i en annan medlemsstat. Denna skrivning är viktig att ha kvar.

Avslutningsvis noterar vi att bilagens mått och vikter i princip är oförändrade jämfört med den nuvarande bilagan och att många av kommissionens föreslagna ändringar, i förslaget som helhet, utgörs av rena konsekvensändringar liksom uppdaterade hänvisningar i syfte att det reviderade direktivet ska referera till nu gällande rättsakter. Mobility Sweden betraktar kommissionens förslag i helhet som balanserat och väl avvägt även om de gränsöverskridande transporterna med existerande fordon inom Norden är en fråga som måste säkerställas.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,  
Senior rådgivare, regulatoriska frågor