

## Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

Fredrik Svensson

070-699 55 44

[fredrik.svensson@akeri.se](mailto:fredrik.svensson@akeri.se)

Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

# SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV EU-KOMMISSIONENS PAKET FÖR EFFEKTIV OCH GRÖN MOBILITET

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges åkeriföretag tackar för möjligheten att lämna synpunkter på rubricerad remiss.

## 1. Förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T)

Sveriges Åkeriföretag anser att TEN-T-nätverken har en viktig roll att spela för att sammanlänka internationella transporter och bidra till en effektivare transportinfrastruktur inom EU och välkomnar därför revideringen av TEN-T-regelverket.

För att möjliggöra ett effektivt nyttjande av TEN-T-nätverket som bidrar till minskade utsläpp från transportsektorn är det avgörande att tankinfrastruktur för förnybara drivmedel och laddinfrastruktur tillgängliggörs i såväl stomnätet som det övergripande nätet. Därför är det viktigt att föreslagna ändringar inom ramen för AFIR genomförs skyndsamt. Det finns även anledning att höja ambitionen för utbyggnaden av infrastrukturen för el och andra alternativa drivmedel ytterligare, med exempelvis högre lägsta effekt för laddstationer, tydligare krav på infrastruktur för förnybara flytande och gasformiga drivmedel samt snabbare implementering av kraven för vätgasinfrastruktur.

I förslaget lyfts specifika krav för urbana noder med stort fokus mot ökad andel nollemissionsfordon. Här anser Sveriges Åkeriföretag att det är viktigt att särskild hänsyn tas till effektivisering av godstransporter, där transporter med större fordon många gånger är mer effektivt och kan minska trängseln gentemot att köra flera mindre fordon. Vissa typer av transporter med tyngre fordon har mer begränsade förutsättningar att i närtid utföras med nollemissionsfordon. Därför är det viktigt att det finns en viss flexibilitet som möjliggör tillträde i de urbana noderna även för vissa fordon som inte är nollemissionsfordon.

Det är bra att man i förslaget lyfter behovet av säkra rastplatser men tidpunkten för att uppnå det uppsatta målet ligger allt för långt fram i tiden och bör därför tidigareläggas väsentligt.

När det gäller förslagen på justeringar av TEN-T-nätverken i Sverige och tillägget för järnvägsnätet med hänvisning till de nya planerade höghastighetsstambanorna anser vi att det vore att föredra att i stället för hänvisning specifikt till byggnationen av nya stambanor referera till de sträckor och de krav som har identifierats som angelägna för att nå det övergripande målet om ett sammanlänkat Europa. Därigenom bör det finnas mer utrymme för Sverige att ytterligare analysera hur detta mål kan uppnås på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt utifrån ett helhetsperspektiv kring hela den svenska transportnäringen och andra prioriterade infrastruktursatsningar.

## **2. Revidering av direktivet om intelligenta transportsystem**

Sveriges Åkeriföretag har dessvärre inte haft möjlighet att analysera ändringsförslagen i ITS-direktivet men önskar få möjlighet att återkomma i frågan. Vi avser att lämna kommentarer på EU kommissionens publika konsultation, med sista svarsdatum den 20:e mars.

Generellt ställer vi oss positiva till intelligenta transportsystem och datadelning i syfte att minska risken för olyckor och bidra till trygga och säkra lastbilsparkeringar. Det är dock viktigt att datasäkerheten kan garanteras och ägandet av data kopplat till transportverksamheten bör stanna hos transportoperatörerna.

## **3. Meddelande om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer**

Förslaget om ett nytt EU-ramverk för rörlighet i städer kan med rätt utformning påskynda transportsektorns omställning. Vad som är viktigt att ta i beaktning är att olika städer har olika förutsättningar och därför bör det finnas en flexibilitet i systemet som tar hänsyn till detta. Olika typer av transporter har också olika förutsättningar att ställa om till nollemissionsfordon. Styckegods som går via terminal kan i framtiden i stor omfattning levereras i städer med nollemissionsfordon men fordonen bör ändå tillåtas vara stora och effektiva och

inte ersättas av fler små och mindre effektiva enheter som riskerar att generera mer trängsel och en större energianvändning per kilogram gods. Det finns även mycket transporter som inte går via terminal t.ex. bygg och anläggningstrafik för att bygga bostäder, gator och vägar. Betongelement, grus och asfalt sker normalt med direktleverans och kan vara bättre lämpade att utföras med andra typer av fordon med låga koldioxidutsläpp än specifikt nollemissionsfordon. Urban mobilitet måste därför inkludera mer än första- och sista milen-leveranser i stadsplaneringen. Räddningsfordon och bärgningsfordon är ytterligare några exempel på fordon där de bör finnas alternativ och flexibilitet i synen på nollemissionskraven. Sveriges Åkeriföretag anser därför att vi kommer att behöva både el och andra fossila drivmedel för att vi ska klara omställningen till en mer hållbar transportsektor. Särskild hänsyn behöver därför tas till effektivisering av godstransporter i städer som behöver göras med större fordon och det måste då även säkerställas att det finns tillräckligt med utrymme i stadsmiljön för att framföra dessa fordon.

En tillräckligt utbyggt laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för fossilfria drivmedel är en förutsättning för att öka andelen fordon med låga koldioxidutsläpp i städerna. Infrastrukturen i de urbana hubbarna bör därför vara designad för såväl lätta som tunga fordon.

Slutligen delar vi bilden att dialog mellan offentliga och privata aktörer är oerhört viktigt för att nå de uppsatta målen och här bidrar vi gärna med ytterligare inspel framöver.

## Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Fredrik Svensson  
Hållbarhetsansvarig