

U 35/2023 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till ändring av mått- och viktdirektivet

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktivet 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 31 augusti 2023

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Trafikråd Veli-Matti Syrjänen

23.8.2023

STATSRÅDETS SKRIVELSE OM KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV MÅTT- OCH VIKTDIREKTIVET**1 Bakgrund**

Som en del av det så kallade paketet för grön frakt publicerade Europeiska kommissionen 11.7.2023 förslaget (COM(2023 445) till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktivet 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen, *nedan mått- och vikt direktivet*.

Målet med paketet för grön frakt (COM(2023 440) är att göra godstrafiken effektivare och hjälpa branschen att nå det mål angående minskning av utsläpp från trafiken som ställts i programmet för den europeiska gröna given. Enligt förslagen avser man förbättra effektiviteten och hållbarheten i godstrafiken genom att utveckla administrationen av järnvägsinfrastrukturen och genom att erbjuda bättre incitament för motorfordon med låga utsläpp. Samtidigt harmoniseras ramarna för definition och verifiering av information som gäller växthusgasutsläpp från person- och godstrafik och olika trafikmedel. Senare kompletteras paketet ytterligare med ett förslag om kombinerade transporter. Detta brev av statsrådet behandlar endast ovan nämnda förslag om mått- och vikt direktivet, för de andra förslagen i paketet utarbetas separata u-skrivelser.

Mått- och vikt direktivet gäller största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för tunga fordon i vägtrafik, motorfordon, släpvagnar, påhängsvagnar och bussar samt fordonskombinationer, som framförs i EU (med internationell trafik avses vägtrafik mellan EU:s medlemsstater). Direktivet avser inte i nuläget fastställa de högsta vikterna för nationell trafik.

Mått- och vikt direktivet antogs för första gången år 1996. Dess syfte är att stödja utvecklingen av vägtrafiken på den inre marknaden, undanröja negativa effekter på konkurrensen av att medlemsstaterna har gällande standarder som avviker från varandra och undanröja hinder för trafiken mellan medlemsstaterna. Genom direktivet strävade man efter att harmonisera de största tillåtna vikterna och dimensionerna i synnerhet för tunga fordon inom den internationella vägtrafiken, för att få balans mellan uppnåendet av de ekonomiska målen och skyddet av säkerheten i vägtrafiken och väginfrastrukturen

Direktivet ändrades 2002, 2015 och 2019, Finlands åsikt om förslaget som då gavs anges i u-skrivelse U 47/2018 rd. Genom ändringarna utvidgades tillämpningsområdet för bestämmelserna i direktivet till att omfatta tunga fordon som används för transport av passagerare, vidtogs åtgärder för att förbättra säkerheten i vägtrafiken och arbetsförhållandena för förare av tunga fordon samt växthusgasutsläppen minskades, vilket främjade uppnåendet av EU:s utsläppsmål.

Förslaget om en ändring av mått- och vikt direktivet baserar sig på EU:s strategi för hållbar och smart mobilitet som publicerades 2020, där kommissionen meddelade om sin avsikt att se över direktivet. Översynen av direktivet anknyter till unionens mål, enligt vilket alla trafikmedel ska bli mer hållbara: gröna alternativ ska bli tillgängliga i stor utsträckning och för att påskynda

omställningen ska rätt typ av incitament tas i bruk. Skrivningen om en översyn av direktivet ingick i kommissionens arbetsprogram 2022, men förslaget fördröjdes.

Sommaren 2022 ordnade kommissionen ett offentligt samråd om översyn av direktivet. Samrådet var riktat särskilt till vägtrafikmyndigheter samt organisationer inom branschen i EU. I samband med svaret på det offentliga samrådet lämnades E-brev E 72/2020 rd gällande föregripande inflytande till riksdagen. Under efterhandsutvärderingen och översynen har kommissionen dessutom genomfört riktade enkätundersökningar samt workshoppar för medlemsstaternas myndigheter och intressentgrupper. Finland har aktivt strävat efter att påverka innehållet i förslaget redan i god tid på förhand, eftersom de största dimensionerna och de högsta vikterna för fordonskombinationer som används på den finska transportmarknaden har ökat i flera skeden under årtiondena för att förbättra effektiviteten och ekonomin i transporter och således gynna näringarnas konkurrenskraft.

Europeiska kommissionen antog 4.5.2023 förslaget COM (2023)189 final i syfte att utfärda kompletterande bestämmelser till eurovinjettdirektivet 1999/62/EY om en sänkning av vägavgifter som baserar sig koldioxidutsläpp som uppbärs av fordonskombinationer som är utrustade med de mest effektiva släpvagnarna. Samtidigt avsåg man utfärda bestämmelser i direktiven 1999/37/EG och (EU) 2019/520 om information som gäller släpvagnars och fordonskombinationers effektivitet som ska anges i ett registreringsbevis och i de elektroniska vägavgiftssystemen. Om en vägavgift för tung godstrafik skulle införas i Finland, skulle kommissionens förslag ha betydelse med avseende på avgiftens koldioxidbaserade gradering. Finlands åsikt om förslaget anges i u-skrivelse U 17/2023 rd.

Europeiska kommissionen antog 14.2.2023 förslaget (COM/2023/88 final) om nya ambitiösa CO₂-gränsvärden för nya tunga fordon från och med 2030. Syftet med förslaget är att främja EU:s utsläppsminskningssmål 2030 (- 55 %) och klimatneutralitetsmål 2050 genom att kostnadseffektivt minska utsläppen från tunga fordon, och samtidigt främja EU:s energisäkerhet. Målet är också att tillgängliggöra allt mer energieffektiva fordon för transportörerna och användarna. Finlands åsikt om förslaget anges i u-skrivelse U 128/2022 rd.

Europeiska kommissionen antog 10.11.2022 förslaget (COM/2022/586 final) också om de så kallade Euro 7-utsläppsstandarderna. Förslaget syftar till att minska luftföroreningarna av nya motorfordon som säljs i EU, dvs. bland annat kväveoxid-, partikel- och kolväteutsläpp från fordon. Finlands åsikt om förslaget anges i u-skrivelse U 94/2022 rd.

För att få en helhetsbild bör förslaget granskas tillsammans med åtminstone ovan nämnda förslag samt det kommande förslaget om kombinerade transporter.

2 Förslagets syfte

Det allmänna målet med förslaget om ändring av direktivet är att den europeiska vägtransportmarknaden ska fungera bättre, att utsläppen och miljökonsekvenserna orsakade av vägtrafiken ska minska samt att tillsynen ska bli effektivare. De huvudsakliga målen i förslaget är att undanröja hinder för införande av utsläppsfria tunga fordon, främja intermodala transporter, förtydliga bestämmelserna som gäller användning av längre och tyngre fordon i den gränsöverskridande trafiken samt att förbättra effektiviteten och verkningsfullheten av tillsynen. Genom förslaget avser man ingripa i observerade problem, dvs. låg användning av utsläppsfria tunga fordon, en splittring av marknaden för längre och tyngre fordon samt en ineffektiv och inkonsekvent tillsyn av bestämmelserna. Avsikten är att åstadkomma ett stabilt regelverk, där behoven hos olika typer av transporter beaktas samtidigt som en hög säkerhetsnivå säkerställs. Dessutom är avsikten att skydda ledinfrastrukturen och minska klimatutsläppen från trafiksystemet.

I kommissionens konsekvensbedömning granskades tre lagstiftningsmässiga åtgärdsalternativ, A, B och C, för de observerade problemen. I alla åtgärdsalternativ ingår åtgärder för utfasning av fossila bränslen, harmonisering av bestämmelserna och förbättring av tillsynen för att uppnå målen i initiativet. På basis av en jämförelse av direktivändringarnas verkningsfullhet, effektivitet, ändamålsenlighet, subsidiaritet och proportionalitet valdes åtgärdsalternativ B. Enligt konsekvensbedömningen har man där hittat rätt balans mellan att effektivt uppnå de mål som ställts och att säkerställa att man med de föreslagna åtgärderna inte överskrider vad som är behövligt för att effektivt lösa problemet.

I åtgärdsalternativ A ingick harmonisering av den gränsöverskridande trafiken rörande tyngre och längre EMS-fordonskombinationer (European Modular System) på högst 44 ton mellan de medlemsstater som tillåter sådana fordonskombinationer på sitt territorium i enlighet med nationella undantag. Genom att införa vikt- och längdgränser i enlighet med utsläppsfria tekniker säkerställer man att utsläppsfria fordon inte förlorar nyttolast i jämförelse med traditionella förbränningsmotordrivna tunga fordon. Åtgärdsalternativ A innebär också att det blir möjligt att transportera större HC-container (High Cube) genom intermodala transporter. I åtgärdsalternativ A förstärks dessutom tillsynen genom att fastställa ett minimiantal kontroller per en miljon fordonskilometrar och minimikrav för de medlemsstater som vill genomföra en enhetlig politik med så kallad smart trafik.

Åtgärdsalternativ B stöder vidare en omställning till utsläppsfria tunga fordon genom ekonomiska incitament, såsom genom att möjliggöra en extra vikt för utsläppsfria fordon samt tunga fordon som utföra intermodala transporter (inte containertransporter). För detta åtgärdsalternativ har ett måldatum ställts, varefter fordon på högst 44 ton som används i EU:s gränsöverskridande trafik ska vara utsläppsfria i början av 2035. Enligt åtgärdsalternativ B harmoniseras tillståndskraven och de administrativa förfarandena för gränsöverskridande transporter som utförs med längre och tyngre fordon och det blir obligatoriskt att ta i bruk anordningar för vägning av fordon som installeras i väginfrastrukturen.

Målet med åtgärdsalternativ C är en maximal harmoniseringsgrad, utfasning av fossila bränslen och nivå av genomförande, men regleringsåtgärderna på EU-nivå är kraftigare än i de två andra alternativen. Enligt åtgärdsalternativ C ska verksamhetsområdet för EMS-fordon utvidgas till hela EU, och det ska vara utsläppsfritt eller anknyta till intermodala transporter. Åtgärdsalternativet bedömdes orsaka de största kostnaderna för underhållet av lednätet för medlemsstaternas myndigheter samt tilläggskostnader för efterföljandet av kraven för de logistikaktörer som använder modulsystemen.

3 Förslagets huvudsakliga innehåll

Genom förslaget avses artiklarna 1, 2, 4, 6, 8, 9 och 10 i mått- och viktdirektivet (96/53/EG) bli ändrade. De viktigaste förslagen som väsentligt ändrar direktivet eller tillfogar det nya element presenteras nedan som följer:

artikel 2

Det föreslås att artikeln ändras så att definitionerna av ”släpvagn” och ”påhängsvagn” samt mätmetoderna för största tillåtna dimensioner harmoniseras med definitionerna i lagstiftningen om typgodkännande av fordon. Till artikeln fogas enligt förslaget även centrala definitioner av ”europeisk modul”, ”biltransportfordon”, ”fordon som drivs på alternativa bränslen” samt ”eFTI-plattform”, såsom de är definierade i den gällande lagstiftningen.

Definitionen av intermodala transporter och behövliga hänvisningar till sådana transporter i den reviderade versionen av bilaga I avses bli ändrad så att den tillåter motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar som används vid intermodala transporter. Aktörer som utför intermodala transporter inom andra områden än containerisering kan utnyttja samma utökade vikter som fordon som transporterar containrar eller växelflak.

artikel 4

Enligt förslaget ska artikeln ändras så att en ny underpunkt c fogas till artikel 4.1, enligt vilken medlemsstaterna inom sitt territorium inte ska få tillåta vanlig trafik, som inte uppfyller de krav som anges i bilaga I, som gäller fordon eller fordonskombinationer som används inom internationell godstrafik eller persontrafik.

Artiklarna 4.3 och 4.4 avses bli ändrade så att fordon och fordonskombinationer som överskrider de högsta vikterna och/eller de största dimensionerna endast kan tillåtas att röra sig med stöd av ett särskilt tillstånd som beviljas av den behöriga myndigheten eller enligt villkor som avtalats från fall till fall med dessa myndigheter, om fordonen eller fordonskombinationerna transporterar eller är avsedda att transportera odelbara laster.

Medlemsstaterna ska säkerställa att förfarandet för beviljande av tillstånd för transporter av odelbara laster eller motsvarande arrangemang är smidigt, effektivt och icke-diskriminerande, den administrativa bördan ska minimeras och onödiga dröjsmål ska undvikas.

Medlemsstaterna ska säkerställa att förfarandet för beviljande av tillstånd för transporter av odelbara laster eller motsvarande arrangemang är proportionerligt och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika mångformighet vad gäller beteckningar och skyltar för fordon, och bilder bör prioriteras framom text. Medlemsstaterna får inte ställa språkkrav vad gäller transport av odelbara laster.

Medlemsstaterna avses kunna tillåta att fordon eller fordonskombinationer som används för vissa nationella transporter och som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportbranschen rör sig på medlemsstatens territorium med dimensioner som avviker från de dimensioner som anges i punkterna 1.1, 1.2, 1.4—1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

Transporterna anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om en av följande förutsättningar uppfylls:

- a) transporten utförs inom en medlemsstats territorium av specialiserade fordon eller fordonskombinationer under sådana förhållanden som innebär att dessa operationer normalt inte utförs av fordon från andra medlemsstater, exempelvis transport i samband med skogsbruk och skogsindustri.
- b) den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, även tillåter användningen av EMS-fordonskombinationer inom sitt territorium enligt punkt 4 a, på så sätt att de minst uppnår den i den aktuella medlemsstaten tillåtna lastlängden, så att alla företag tillförsäkras samma konkurrensvillkor.

Enligt förslaget ska en ny punkt 4 a tillfogas, enligt vilken medlemsstaterna ska kunna tillåta att EMS-fordonskombinationer framförs i nationell och internationell trafik inom deras territorium på följande villkor:

- a) Medlemsstaten ska på ett transparent och tillgängligt sätt tillgängliggöra allmänheten informationen om de största tillåtna dimensionerna och de högsta tillåtna vikterna för EMS-fordonskombinationer inom sitt territorium.
- b) Medlemsstaten ska på ett transparent och tillgängligt sätt tillgängliggöra allmänheten informationen om det vägnät som är tillåtet för EMS-fordonskombinationer inom sitt territorium.
- c) För att möjliggöra gränsöverskridande trafik ska medlemsstaten säkerställa att den del av vägnätet som är öppen för EMS-fordonskombinationer kan anslutas till grannmedlemsstatens vägnät, om grannmedlemsstaten också tillåter EMS-fordonskombinationer inom sitt territorium.
- d) Medlemsstaten ska inrätta ett uppföljningssystem för att utvärdera EMS-fordonskombinationernas effekt på vägsäkerheten, väginfrastrukturen och samarbetet mellan olika transportmedel. Dessutom ska miljökonsekvenserna för trafiksystemet utvärderas vad gäller användningen av EMS-fordonskombinationer, inklusive konsekvenserna för färdmedelsfördelningen.

Om en medlemsstat med stöd av denna punkt tillåter användning av EMS-fordonskombinationer inom nationella transporter kan den inte avvisa eller neka EMS-fordonskombinationer som utför internationella transporter inom medlemsstatens territorium. Under förutsättning att sådana system inte överskrider de högsta vikterna eller dimensionerna för EMS-fordonskombinationer som utför nationella transporter. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de tillåter EMS-fordonskombinationer inom sitt territorium.

Punkt 5 avses enligt förslaget bli ändrad så att medlemsstaterna för en begränsad provperiod, för att pröva nya tekniker eller koncept, ska kunna tillåta sådana fordon eller fordonskombinationer som inte uppfyller kraven i detta direktiv. Sådana fordon eller fordonskombinationer avses kunna utföra vissa nationella eller internationella transporter under en provperiod. I synnerhet försök som gäller EMS-fordonskombinationer avses kunna tillåtas för högst fem år i sänder. Antalet provperioder avses inte bli begränsat, men kommissionen ska underrättas om dem. Medlemsstaten ska inrätta ett uppföljningssystem för att utvärdera effekterna av försöken på vägsäkerheten, väginfrastrukturen och samarbetet mellan olika transportmedel i enlighet med underpunkt 1. Dessutom ska miljökonsekvenserna för trafiksystemet utvärderas, inklusive konsekvenserna för färdmedelsfördelningen.

Enligt den nya 5 a-punkten ska till kommissionen överföras befogenheter att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10 h för att komplettera detta direktiv genom att fastställa minimikrav för de resultatindikatorer och den information som tas fram genom det uppföljningssystem som avses i artikel 4.4a d) och i artikel 4.5.

artikel 4 a

Enligt den nya artikeln 4 a ska medlemsstaterna inrätta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem med åtminstone följande funktioner enligt den så kallade principen om alla tjänster på ett och samma ställe:

- a) ett nationellt inreseställe, där sökanden ska lämna en ansökan i standardiserad form om ett sådant särskilt tillstånd som avses i artikel 4.3 eller motsvarande arrangemang,

- b) en nationell åtkomstpunkt, där sökandena på ett tydligt, lättillgängligt och transparent sätt kan få sådan information om förutsättningarna för ansökan om särskilda tillstånd eller motsvarande arrangemang som avses i artikel 4.3 samt information som behövs för planering av sina rutter,
- c) vid behov en nationell åtkomstpunkt enligt punkt a och b för dem som framför EMS-fordonskombinationer.

Kommissionen kan dessutom anta genomförandeakter, genom vilka en gemensam standardiserad ansökningsblankett kan fastställas och regler och förfaranden för beviljande av sådana särskilda tillstånd eller motsvarande arrangemang som avses i artikel 4 a.1 och artikel 4.3 kan harmoniseras. Dessa genomförandeakter godkänns med iakttagande av det granskningsförfarande som avses i artikel 10 i.2.

artikel 4 b

Enligt en ny artikel 4 b kan en medlemsstat inte på sitt territorium hindra eller förbjuda användningen av fordonskombinationer som används i internationell trafik och som till sin vikt motsvarar de fordonskombinationer som används inom den nationella trafiken, om medlemsstaten med stöd av artikel 4.2 a på sitt territorium tillåter fordonskombinationer vars högsta vikt är större än de viktgränser som fastställs i punkt 2.2.1 eller 2.2.2 i bilaga I. Den högsta tillåtna vikten för fordonskombinationerna i fråga kan dock vara högst 44 ton.

Avvikande från vad som föreskrivs i 1 punkten kan den högsta viktgränsen på 44 ton överskridas om medlemsstaten tillåter tyngre fordonskombinationer då de utgör en del av en intermodal transport.

Användningen av utsläppsfria fordon förutspås öka och således avses denna artikel tillämpas till och med 31.12.2034.

artikel 6

Artikel 6.1 föreslås bli ersatt med att medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de fordon som nämns i artikel 1 och som överensstämmer med detta direktiv, är försedda med ett av följande bevis:

- a) en kombination av två skyltar, som är antingen tillverkarens lagstadgade skylt eller alternativt en skylt som avser dimensioner enligt bilaga III till detta direktiv. Skyltarna ska vara fastsatta i enlighet med bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535.
- b) en skylt som ska vara fastsatt i enlighet med bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/535 och som ska innehålla samma uppgifter som de två skyltar som nämns i a.
- c) ett dokument om registrering eller ibruktagnings som har utfärdats av den behöriga myndigheten i medlemsstaten. Dokumentet ska innehålla samma rubriker och uppgifter som de skyltar som nämns i a. Dessutom ska dokumentet förvaras på en plats där det är lättåtkomligt för kontroll och tillförlitligt skyddat.

Till artikeln avses en ny punkt 7 bli fogad, enligt vilken fraktaren eller det företag som ordnar en intermodal transport ska säkerställa, då det är ändamålsenligt, att de handlingar som avses i

artiklarna 3 och 7 i direktivet 92/106/EEG registreras och tillgängliggörs i eFTI-plattformen i enlighet med förordningen (EU) 2020/1056, för att en transport ska kunna anses vara en intermodal transport i enlighet med detta direktiv. Dessa uppgifter ska finnas tillgängliga för de behöriga myndigheterna i samma eFTI-plattform där transportuppgifterna har registrerats i enlighet med förordningen (EU) 2020/1056.

artikel 8 c

Artikel 8 c fogas till direktivet. Biltransportfordon med öppen kaross som används för att transportera fordon avses kunna överskrida den högsta längden enligt punkt 1.1 i bilaga I med last, när tillåtna laststöttor används och den totala längden är högst 20,75 meter. Överhänget eller laststöttan får inte sticka ut i förhållande till lasten. Lasten får sticka ut högst 0,5 meter framför dragfordonet under förutsättning att det transporterade fordonets första axel är kvar ovanpå släpvagnskonstruktionen. Lasten får sticka ut högst 1,5 meter bakåt under förutsättning att det transporterade fordonets sista axel är kvar ovanpå släpvagnskonstruktionen.

artikel 10 b

Artikel 10 b avses bli ersatt så att de högsta tillåtna vikterna och axelvikterna för fordon som drivs med alternativa bränslen eller utsläppsfria fordon ska vara de som anges i punkterna 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 och 3.4.3 i bilaga I.

Den extra vikt som fordon som drivs med alternativa bränslen eller utsläppsfria fordon kräver ska fastställas utifrån de handlingar som tillverkaren i fråga överlämnar i samband med att fordonet i fråga godkänns. Denna extra vikt anges i det officiella bevis som krävs enligt artikel 6.

Enligt förslaget ska till kommissionen överföras befogenheter att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10 h för att med avseende på tillämpningen av detta direktiv uppdatera den förteckning över alternativa bränslen som avses i artikel 2, för vilka extra vikt krävs. Det är särskilt viktigt att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar dessa delegerade akter.

De högsta längder som fastställts för utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer i punkt 1.1 i bilaga I kan överskridas med högst 90 cm för att få plats med utsläppsfri teknik. Sådana utsläppsfria fordon eller fordonskombinationer ska vara i enlighet med punkterna 1.5 och 1.5a i bilaga I till detta direktiv. Eventuella överskridningar av de högsta längderna får ändå inte leda till att lastlängden ökar för ifrågavarande fordon eller fordonskombinationer, för att släpvagnars och påhängsvagnars överensstämmelse med kraven som gäller intermodala transporter ska kunna säkerställas.

Den extra längd som utsläppsfria fordon kräver ska fastställas utifrån de handlingar som tillverkaren i fråga överlämnar i samband med att fordonet i fråga godkänns. Denna extra vikt anges i det officiella bevis som krävs enligt artikel 6.

artikel 10 d

Punkterna 1 och 2 i artikel 10 d föreslås bli ändrade så att medlemsstaterna ska vidta särskilda åtgärder för att identifiera fordon eller fordonskombinationer som är i trafik och som misstänks ha överskridit högsta tillåtna vikt och som därför bör kontrolleras av deras behöriga myndigheter för att säkerställa att kraven i detta direktiv har uppfyllts. Dessa åtgärder får vidtas med hjälp av automatiska system som installeras i väginfrastrukturen eller med hjälp av ombordsystem för vägning som installerats i fordon i enlighet med punkt 4.

Om medlemsstaten beslutar att installera automatiska system i väginfrastrukturen ska den se till att ta dem i bruk inom åtminstone det transeuropeiska transportnät som anges i förordningen (EU) 2013/1315.

En medlemsstat får inte kräva installation av ombordsystem för vägning i fordon eller fordonskombinationer som är registrerade i en annan medlemsstat.

Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt ska automatiska system som används för fastställande av överträdelser av detta direktiv och för påförande av sanktioner vara certifierade. Om automatiska system enbart används för identifieringsändamål behövs ingen certifiering.

Varje kalenderår ska respektive medlemsstat utföra minst sex kontroller per en miljon fordonskilometrar i fråga om de fordon eller fordonskombinationer som transporterar gods, och som på grund av sin vikt omfattas av tillämpningsområdet för detta direktiv inom sitt område. Oberoende av i vilken stat fordonet är registrerat eller var det tagits i bruk. I kontrollerna av efterföljandet av bestämmelserna ska det även ingå ett adekvat antal kontroller nattetid.

Kommissionen antar genomförandeakter med närmare bestämmelser för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av reglerna för driftskompatibilitet och förenlighet i punkt 4.

artikel 10 da

Enligt den nya artikeln 10 da ska medlemsstaterna inom sitt territorium kunna införa Intelligent Access Policy (IAP)-system för att reglera, övervaka och underlätta för tunga fordon att få tillträde till vissa vägar eller områden. I denna artikel avses med IAP-system en teknisk och funktionell modell för smarta transportförbindelser, med hjälp av vilken man genom att utnyttja telematik kan hantera tunga fordons tillträde till vägnätet samtidigt som man säkerställer att bestämmelserna om dimensioner och vikter iakttas.

Om en medlemsstat tar i bruk IAP i enlighet med punkt 1 ska den säkerställa att medlemsstatens IAP-system är i enlighet med direktivet 2010/40/EU (ITS-direktivet). Medlemsstaterna ska särskilt säkerställa att uppgifterna i anslutning till IAP-systemet, som omfattas av tillämpningsområdet för direktivet 2010/40/EU, inklusive vikt-, bredd- eller längdbegränsningar, är tillgängliga i digitalt maskinläsbart format och via nationella åtkomstpunkter i enlighet med den delegerade förordningen (EU) 2022/670.

Om en medlemsstat tar i bruk IAP-system i enlighet med punkt 1 ska den

- a) fastställa grunder för att bevilja tillträde för tunga fordon, inklusive

men inte enbart för fordonets vikt, längd, tekniska krav och iakttagandet av särskilda säkerhetsnormer,

- b) prioritera användning av utvecklade smarta trafiksystem för säkerhet och effektivitet samt för att minska på rusning i vägtrafiken, vilket IAP-systemen påverkar,

- c) inrätta ett heltäckande informations- och kommunikationssystem för att informera förare av tunga fordon om IAP-systemets krav, ansökningsförfaranden och eventuella systemuppdateringar och -ändringar.

De IAP-system som medlemsstaterna grundar får inte orsaka diskriminerande eller oproportionerliga begränsningar för varors och tjänsters fria rörlighet, och inte heller ogrundat medföra att den inre marknaden inte fungerar klanderfritt.

artikel 10 f

Enligt artikel 10 f 1 a ska avsändaren överlämna en deklaration med uppgift om en containers eller ett växelflaks vikt och höjd till den transportör som anlitas för transporten av containern eller växelflaket,

artikel 10 g

Artikel 10 g avses bli ändrad så att medlemsstaterna vartannat år och senast den 30 september det år som följer på utgången av den ifrågavarande tvåårsperioden ska översända nödvändig information till kommissionen om följande:

- a) det antal kontroller som genomförts under de två föregående kalenderåren,
- b) det antal överlastade fordon eller fordonskombinationer som upptäckts,
- c) antalet automatiska system som installeras i väginfrastrukturen och deras placering i enlighet med artikel 10 d.1 och en utredning om huruvida dessa system enbart används för identifieringsändamål eller certifierade för tillsyn av överträdelser och påförande av sanktioner,
- d) ibruktagandet och effektiviteten av sådana IAP-system som har inrättats i enlighet med artikel 10 da,
- e) antalet nationella tillstånd som beviljats för undantagstransporter i enlighet med artikel 4.3 samt deras giltighetstid (tillstånd av engångskaraktär och långtidstillstånd),
- f) resultaten av de bedömningar som gjorts i enlighet med artikel 4.4 a och artikel 4.5.

Dessa uppgifter ska specificeras årligen.

Kommissionen analyserar de uppgifter som fås enligt artikel 1 och lämnar på grundval av det en berättelse till Europaparlamentet och rådet i anknytning till genomförandet av detta direktiv senast 13 månader från det att den har tagit emot uppgifter från alla medlemsstater. En sådan utredning ska innehålla väsentliga uppgifter om den ifrågavarande branschens utveckling.

Kommissionen antar genomförandeakter den standardiserade anmälningsblankett i elektroniskt format som medlemsstaterna ska använda när de lämnar de uppgifter som avses i punkt 1 till kommissionen. Genomförandeakterna godkänns med iakttagande av det granskningsförfarande som avses i artikel 10 i.2.

artikel 10 h

Enligt artikel 10 h ska kommissionen ges sådana befogenheter att anta delegerade akter som avses i artikel 4.5 a och artikel 10 b.1 i fem år från och med att detta direktiv träder i kraft.

artikel 10 k

Enligt en ny artikel 10 k ska medlemsstaterna i en krissituation kunna bevilja tillfälliga undantag för högst två månader gällande de vikter och dimensioner som fastställts i bilaga I för fordon som används i nationell trafik, om det allmänna bästa kräver det och under förutsättning att trafiksäkerheten inte äventyras. Undantagen i fråga ska motiveras vederbörligen och kommissionen ska omedelbart underrättas om dem. Kommissionen publicerar information om beviljade undantag på sin officiella webbplats.

Om krisen påverkar flera medlemsstater kan kommissionen genom genomförandeakter anta tillfälliga undantag rörande de vikter och dimensioner som gäller fordon som används i internationell trafik och som anges i bilaga I. Undantaget avses kunna vara högst sex månader och det kan endast förnyas om krisen fortgår. Genomförandeakterna godkänns i enlighet med det förfarande som avses i artikel 10 i.4.

Med kris avses i denna artikel en exceptionell, oväntad och plötslig, naturlig eller orsakad av människan, till sin karaktär och omfattning exceptionell händelse som sker inom unionen eller utanför unionen och som har betydande direkta eller indirekta effekter på vägtrafiken, ekonomin eller unionsmedborgarnas välbefinnande då samhällets normala verksamhet är avsevärt störd och om det allmänna bästa kräver brådskanie åtgärder.

Bilaga I avses bli ersatt i sin helhet med en ny bilaga som bättre motsvarar ovan anförda ändringar.

4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen

Den rättsliga grunden för förslaget om ändring av direktivet är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) (gemensam transportpolitik). Förslaget behandlas enligt den normala lagstiftningsordningen tillsammans med Europaparlamentet. Rådet beslutar om förslagets godkännande med kvalificerad majoritet.

Enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget delar EU befogenheter med medlemsstaterna när det gäller att reglera transporter. Subsidiaritetsprincipen tillämpas på förslaget eftersom det som förslaget gäller inte omfattas av Europeiska unionens exklusiva befogenheter. Enligt kommissionen är förslaget i enlighet med subsidiaritetsprincipen, eftersom man bedömer att målen inte kan uppnås på ett tillräckligt sätt enbart genom medlemsstaternas åtgärder. Enligt kommissionen behövs det åtgärder på EU-nivå, eftersom transportmarknaden är förknippad med gränsöverskridande faktorer som medlemsstaterna inte kan lösa på egen hand. Dessutom är klimatförändringen ett gränsöverskridande problem, varför samordning av klimatåtgärder behöver ske på EU-nivå.

Förslaget är också i enlighet med proportionalitetsprincipen, eftersom förslaget ändå lämnar ett spelrum för medlemsstaterna så att de kan beakta de nationella förhållandena. Förslaget anses vara behövligt för att uppnå målen i fördragen, såsom att förbättra trafiksäkerheten. Förslaget är i enlighet med proportionalitetsprincipen, eftersom det inte överskrider vad som är nödvändigt för att lösa problemen och uppnå unionens mål.

Enligt statsrådets ståndpunkt är den rättsliga grunden för förslaget lämplig. Statsrådet anser också att förslaget är förenligt med proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna.

Kommissionen föreslår att befogenheter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget överförs till kommissionen, med stöd av vilka kommissionen kan anta delegerade akter. Enligt förslaget ska det med stöd av artikel 4.5a i detta direktiv till kommissionen överföras befogenheter att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10 h för att komplettera detta direktiv genom att fastställa minimikrav för de resultatindikatorer och den information som tas fram genom det uppföljningssystem som avses i artikel 4.4a d) och i artikel 4.5. På så sätt strävar man efter att säkerställa att de uppföljningssystem som medlemsstaterna inrättar samt konsekvensbedömningarna av försöken iakttar de harmoniserade minimikraven. Till kommissionen ska enligt förslaget dessutom överföras befogenheter att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10 h för att med avseende på tillämpningen av detta direktiv uppdatera den förteckning över alternativa bränslen som avses i artikel 2, för vilka extra vikt krävs. Det är särskilt viktigt att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar dessa delegerade akter.

Statsrådet anser att det är ändamålsenligt att överföra lagstiftningsbefogenheter.

5 Förslagets konsekvenser

5.1 Konsekvenser för den nationella lagstiftningen

Det nationella genomförandet av direktivförslaget förutsätter åtminstone en ändring av vägtrafiklagen (729/2018). Förslaget kan även förutsätta ändringar i lagen om transportservice (320/2017), lagen om överlastavgift (51/1982) samt fordonslagen (82/2021).

5.2 Konsekvenser för ekonomin och marknaden

I förslaget strävar man efter att fastställa ett stabilt och mer ändamålsenligt regelverk som beaktar särskilda behov för olika typer av transporter. Samtidigt strävar man efter att säkerställa en hög säkerhetsnivå, skydd av infrastrukturen samt ett behov av att minska utsläppen från trafiken.

Enligt kommissionen innebär förslaget en total nettokostnadsbesparing för transportörerna på cirka 45 miljarder euro och för myndigheterna cirka 21,5 miljarder euro inom hela EU:s område under åren 2025–2050. Besparingarna uppkommer av att verksamhetskostnaderna minskar och myndighetssamarbetet effektiviseras, varvid det går mindre tid åt till exempelvis vägkontroller. De sänkta verksamhetskostnaderna baserar sig på att nyttolastmängden ökar och resorna minskar.

Det att verksamhetskostnaderna minskar per körd kilometer och att den genomsnittliga nyttolasten, som man uppnår med en kombinationsvikt på över fyra ton, ökar medför enligt kommissionens uppskattning en kostnadsbesparing på cirka 3,9 miljarder euro inom hela EU under åren 2025–2050 för transportörer som använder utsläppsfria fordon. I konsekvensbedömningen har man dock inte alls tagit ställning till den vägbelastning som orsakas av tyngre eldrivna fordonskombinationer och den därmed eventuellt till och med betydande ökningen av kostnaderna för den grundläggande farledshållningen.

I bilaga I anges de största tillåtna dimensionerna och de högsta tillåtna vikterna enligt direktivet, enligt förslaget ska bilagan uppdateras i sin helhet. I förhållande till nuläget är de mest betydande ändringarna två ton större massa för alla utsläppsfria bilar, fyra ton större massa för femaxlade påhängsvagnskombinationer, en ton större massa på drivaxeln för tvåaxlade utsläppsfria bussar samt att femaxlade påhängsvagnskombinationer och femaxlade bilar tas med i EU-regleringen.

Den mest betydande ändringen på EU-nivå skulle ske genom förslaget att höja den högsta vikten för påhängsvagnskombinationer från 40 ton till 44 ton, vilket innebär en viktökning på cirka 10 procent. I Finland är grovt uppskattat hälften av den här trafiken volymbegränsad, varför en höjning av vikten inte påverkar alla transporter. Dessutom avser man tillåta en drivaxelmassa på 12,5 för dessa. Enligt preliminära uppskattningar ökar denna höjning vägbelastningen 1,46-falt ($1,1^4$) per fordon. Samtidigt ökar nyttolasten med cirka 8 % (25,5 tn > 27,5 tn). Enligt uppskattningarna ökar vägbelastningen 1,35-falt per transporterad ton i och med ändringen. I Finland transporteras cirka 20 procent av alla transporter med tunga fordon (över 40 tn) med ifrågavarande påhängsvagnskombinationer. Detta medför kostnader för den grundläggande farledshållningen på grund av att vägarna slits snabbare. Trafikledsverket uppskattar att om vägbelastningen ökar med 20 procent behövs det kalkylmässigt i genomsnitt 6 mm mer beläggning på hela vägnätet, vilket kostar uppskattningsvis cirka 420 miljoner euro för landsvägarna och 80 miljoner euro för gatunätet. Ökningen medför eventuellt ett behov av viktbegränsningar för cirka hundra broar inom statens vägnät i Finland, vilket begränsar utnyttjandet av ändringen i fråga. Merparten av dessa broar är korta och ligger inte inom huvudledsnätet. De broar som behöver viktbegränsas finns på regionvägar och inom det lägre vägnätet. Den föreslagna höjningen av massorna för påhängsvagnskombinationer innebär en kostnad på cirka 112 miljoner euro för farledshållningen, om nuvarande påhängsvagnskombinationer ersätts med utsläppsfria fordon i enlighet med förslaget.

Enligt förslaget ska det tillåtas att den tillåtna massan för drivaxeln på en tvåaxlad utsläppsfri buss höjs till 12,5 ton i syfte att öka antalet passagerarplatser i elbusstrafiken. Det bedöms att förslaget inverkar på otaliga korta broar i gatunätet och att man inte kan undvika viktbegränsningar. Dessutom ska det beaktas att gatunätet har en geometri som innebär risker för att strukturer under gatan skadas och som avviker från geometrin för statens vägar, och att trafiksäkerheten för gående och cyklister inte får äventyras.

Angående de större totala massorna som nu används i Finland har de längre långtradarna betydligt fler axlar, varvid den genomsnittliga axelvikten, och därmed också vägbelastningen, är mindre. Då nyttolastens andel av massan dessutom är större i dessa fordonskombinationer ökar inte användningen av dem lasten på huvudvägarna.

Tidigare har man inte angett massa för femaxlade bilar på EU-nivå, och förutom Finland har endast Holland utnyttjat fordonen i fråga i normal trafik. Enligt förslaget ska massan för dessa vara 40 ton, men i bilaga I enligt förslaget saknas för närvarande brobestämmelser om dessa och massan för en treaxlad boggi, vilka är mycket väsentliga. Allmänt taget kan det understödjas att dessa fordon börjar utnyttjas även i större skala, eftersom tillgången på fabriksfärdiga chassier då förbättras och priserna sjunker. Dessutom tas det större hänsyn till fordonstypen i fråga i de fordonstekniska bestämmelserna på grund av det större antalet användare, vilket Finland har nytta av även i framtiden.

Enligt kommissionens bedömning ger harmoniseringen av definitionen på intermodala transporter med direktivet om kombinerade transporter, och att man således övergår mer från vägtrafik till intermodala transporter, besparingar inom hela EU på 21,1 miljarder fram till 2030, 23,3 miljarder fram till 2040 och 26,2 miljarder fram till 2050.

Transportörerna gynnas också av att tillstånden avskaffas i fråga om användning av högre fordon för att få plats med sådana större containrar som behövs inom intermodala transporter. Kostnadsbesparingarna uppskattas bli cirka 3,2 miljarder euro på EU-nivå för åren 2025–2050 enligt nuvarande jämfört med basnivån. I Finland får man redan nu använda dessa högre containrar, varför förslaget inte har några direkta effekter.

Dessutom underlättas ansökandet och beredningen av ansökningar som gäller transport av odelbara laster inom hela EU tack vare digitaliseringen och principen om alla tjänster på ett och samma ställe. Kostnadsbesparingarna uppskattas bli cirka 1,2 miljarder euro på EU-nivå för åren 2025–2050 enligt nuvärde jämfört med basnivån. I Finland har ett elektroniskt system för ansökan om tillstånd för specialtransporter varit i bruk redan länge, så till den delen är det särskilt de transportföretag som utför transporter till utlandet som gynnas av de positiva effekterna.

Nytan för näringslivets logistik av att större fordonskombinationer tillåts i Finland märks framför allt som en förbättring av transporteffektiviteten, flexibilitet vad gäller volym och vikt i operationer samt som sänkta transportkostnader. Effektiviteten i vägtransporterna definierar även transporternas miljökonsekvenser och uppnåendet av miljömålen. En större transportkapacitet för en enskild långtradare betyder mindre energiförbrukning och utsläpp samt mindre behov av chaufförer i förhållande till samma mängd gods. Möjligheten till nationella undantag ska bibehållas även i fortsättningen, såsom den nu är inkluderad i förslaget.

Allmänt taget kan det anses vara nyttigt med avseende på den framtida utvecklingen att EMS-definitionen införs på lagnivå. Det är dock beaktansvärt att vissa fraktkombinationer, fliskombinationer, andra kombinationer som använder fyraxlade fordon samt tankkombinationer inte enligt nuläget är i enlighet med definitionen i förslaget. Inte heller de kombinationsfordon som transporterar råvirke mellan Finland och Sverige är som sådana i enlighet med definitionen i fråga. Finland och Sverige har i EU-medlemskapsförhandlingarna avtalat om rätten att nationellt använda större transportmateriel än övriga Europa, så länge användningen inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn. Denna rättighet har från början av ländernas EU-medlemskap även tillämpats på internationell trafik mellan Finland och Sverige baserat på samförstånd mellan länderna.

Införsel och utförsel av råvirkestransporter påverkar i hög grad näringsverksamheten i det norra området. Transportvolymerna förutspås öka då Metsä Groups bioproduktfabrik i Kemi inleder sin verksamhet hösten 2023. Efter att fabriken inlett sin verksamhet kommer det att föras in cirka en miljon kubik trä från Sverige till Finland. Transporterna utförs i huvudsak som gränsöverskridande landsvägstransporter, eftersom det inte är möjligt att transportera dem via järnvägen på grund av olika spårbredder. Förslaget kan leda till en situation där trä och biprodukter från skogsindustrin kan transporteras med större dimensioner och vikter på båda sidor om gränsen mellan Finland och Sverige alldeles fram till gränsen, men där lasten inte får transporteras över gränsen med materielen i fråga. Om kombinationen måste delas eller lasten måste lossas i mindre delar innan gränsen överskrids måste det finnas tillräckligt med områden för dessa åtgärder i närheten av gränsövergångsställena. Det finns inga sådana lossningsplatser i nuläget och de kräver förhållandevis stora investeringar. Situationen kan påtagligt försämra lönsamheten i trätransporter mellan Finland och Sverige samt dess sidoverksamheter. Transportkostnaderna stiger påtagligt inom många olika branscher i norra Finland och norra Sverige om man förlorar synergien av ett gemensamt transportsystem som baserar sig på större transportmateriel. Den gränsöverskridande trafiken, i synnerhet inom glesbygder, måste kunna fortsätta med den nuvarande materielen trots att EMS-definitionen införs.

För att tillåta EMS-fordonskombinationer ska medlemsstaterna på ett transparent och tillgängligt sätt tillgängliggöra allmänheten informationen om de största tillåtna dimensionerna och de högsta tillåtna vikterna för EMS-fordonskombinationer samt informationen om det tillåtna vägnätet inom sitt territorium. Detta kan anses främja och utveckla användningen av EMS-kombinationer i den internationella trafiken samt underlätta verksamheten för de transportföretag som använder materielen i fråga i sin verksamhet.

Enligt förslaget ska provtiden begränsas till fem år. Utifrån de erfarenheter som fått av Finlands nationella försök kan endast fem år vara lite för kort tid, varvid cirka två år kunde reserveras för eventuella lagändringar om försöket fortsätter vid sidan om lagstiftningsprocessen. På så sätt kan man få praktisk nytta och information av försöken som stöd för lagberedningsprocessen.

För att en transport ska kunna anses vara en intermodal transport i enlighet med detta direktiv ska fraktaren eller det företag som ordnar en intermodal transport säkerställa att de transportdokument som avses i artiklarna 3 och 7 i direktivet 92/106/EEG registreras och tillgängliggörs i den elektroniska plattformen för godstransportinformation (eFTI) i enlighet med förordningen (EU) 2020/1056. Dessa uppgifter ska finnas tillgängliga för de behöriga myndigheterna. De transporter som gäller Finlands utrikeshandel är per definition alla kombinerade transporter, varför registrering av fraktoppgifter i elektroniskt format berör dessa transporter. Det bedöms ändå att den förpliktande verkan endast gäller aktörer som för intermodala transporter vill utnyttja de större massor som nu föreslås bli tillåtna. Det bedöms att förslaget orsakar utmaningar i synnerhet för små och medelstora företag i ändringens begynnelsekedje, varför förslaget eventuella förpliktande verkan samt tidtabellen för ikraftträdandet behöver förtydligas. Förslaget ska granskas tillsammans med förslaget som gäller direktivet om kombinerade transporter.

Enligt förslaget ska medlemsstaterna inrätta ett elektroniskt informations- och kommunikationssystem som ska fungera enligt den så kallade principen om alla tjänster på ett och samma ställe. Det ska finnas ett nationellt inreseställe och en nationell åtkomstpunkt, där sökandena på ett tydligt, lättillgängligt och transparent sätt kan få sådan information om förutsättningarna för ansökan om särskilda tillstånd eller motsvarande arrangemang som behövs för planering av sina rutter. Sökandena ska även kunna lämna sina ansökningar om särskilt tillstånd eller om motsvarande arrangemang via systemet. Detta kan anses minska den administrativa börda som orsakas företagen genom att myndigheternas ansökningsförfaranden blir smidigare.

Medlemsstaterna ska också säkerställa att förfarandet för beviljande av tillstånd för transporter av odelbara laster eller motsvarande arrangemang är proportionerligt och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska särskilt samarbeta för att undvika mångformighet vad gäller beteckningar och skyltar för fordon, samt prioritera bilder framom text. Medlemsstaterna får inte heller ställa språkkrav vad gäller transport av odelbara laster. Dessa förslag kan anses underlätta ansökan om tillstånd för transportföretagen samt utförandet av transportoperationer med odelbara laster.

Små och medelstora företag står för merparten av de kommersiella vägtransporterna. Enligt kommissionen förväntas förslaget ha en positiv inverkan på små och medelstora företags konkurrenskraft. I synnerhet små och medelstora företag som bedriver gränsöverskridande trafik eller utför intermodala transporter gynnas av de åtgärder som vidtas för att förbättra effektiviteten i verksamheten och energieffektiviteten.

Det bör dessutom beaktas att det är en betydande försörjningsberedskapsfaktor att konkurrenskraften och verksamhetsförutsättningarna i nationella transportföretag och företag med anknytning till transportsektorn säkerställs.

5.3 Miljökonsekvenser

Genom förslaget strävar man efter att minska växthusutsläppen och förorenande utsläpp genom att särskilt stödja att utsläppsfria fordon och energisparande anordningar kommer ut på marknaden. Dessutom syftar förslaget till att stödja intermodala transporter och att harmonisera de största dimensionerna och de högsta vikterna för tung materiel i den gränsöverskridande trafiken. Alla dessa åtgärder kan anses positivt påverka målet att minska utsläppen. Allmänt taget

följer förslaget det beaktande av energieffektiviteten i förhållande till bättre transportprestationer för stora kombinationer som används i Finland genom att stödja att större och tyngre fordonskombinationer blir vanligare.

Genom ökning av antalet utsläppsfria fordon, övergång till intermodala transporter samt minskning av antalet körsträckor genom att större laststorlekar förväntas förslaget enligt kommissionen ge externa kostnadsbesparingar för CO₂-utsläpp (uppskattningsvis cirka 3,5 miljarder euro i nuvärde inom hela EU för åren 2025–2050 jämfört med basnivån), förorenande utsläpp i luften (2,1 miljarder euro) samt bullerutsläpp (0,7 miljarder euro). För nationella transporter kan man inte räkna med några kostnadsbesparingar på grund av större lastutrymmen i enlighet med förslaget, eftersom Finland redan har tagit i bruk nationella undantag och således har effektiviserat verksamheten inom den tunga trafiken i årtionden. Det kan dock anses att utvecklingen av energieffektivitetslagstiftningen på EU-nivå, som gäller användning av tyngre fordonskombinationer, på lång sikt är en god utveckling för Finlands del.

Förslaget stöder en omställning till utsläppsfria tunga fordon genom ekonomiska incitament, såsom genom att möjliggöra en extra vikt för utsläppsfria fordon samt tunga fordon som utföra intermodala transporter (inte containertransporter). Kommissionen uppskattar att användningen av utsläppsfria fordon kommer att öka och således ska användningen av extra vikt upp till 44 ton vara tillåtet för fordon med förbränningsmotor i gränsöverskridande trafik endast till utgången av 2034. I kommissionens förslag anges ingen ny översyn, så till den delen förblir det en aning öppet hur effekterna på den gränsöverskridande trafiken bedöms efter 2034. Dessutom är artiklarna i förslaget och de övriga målskrivningarna i kommissionens förslag inte alldeles i linje med varandra, varför innehållet i förslaget delvis förblir otydligt. Allmänt taget kan främjandet av utsläppsfria fordons inträde på marknaden ses som en positiv utveckling.

Vid bedömning av eventuella krav på utsläppsfrihet är det också bra att beakta att utsläppen ska minska med cirka 65 procent enligt den förordning om CO₂-gränsvärden som kommissionen föreslår för ny materiel. Då står andelen utsläppsfria eventuellt för cirka hälften av de nya första registreringarna 2035 av tung materiel som omfattas av målen i förordningen om gränsvärden, och inom hela fordonsbeståndet är andelen avsevärt mindre. För jämförelse kan anges att de elektriska personbilarnas andel av första registreringarna 2022 var 38 procent och andelen personbilar i trafikanvändning var endast 5 procent.

Särskilt i norra Finland utförs gränsöverskridande transporter i mycket avlägsna trakter, där en laddningsinfrastruktur inte nödvändigtvis kan genomföras kostnadseffektivt ens på lång sikt och/eller där fordonen är i drift nästan dygnet runt utan några längre pauser, varvid det exempelvis inte går att ladda fordonet över natten på depån. För genomförandet av dessa utmanande transportuppdrag behövs det även i framtiden eventuellt andra drivkraftsalternativ än el. Merparten av transportföretagen i Finland är små och därför kan deras kapacitet att investera i utsläppsfria fordon dra ut över en ganska lång tid.

I förslaget hänvisas till fordon som drivs med alternativa bränslen samt utsläppsfria fordon, varför det bör beaktas att även vätgas, förnybar metan och olika förnybara el- och biobränslen i flytande form lämpar sig som drivkraft för tung materiel. Grön vätgas är ett lovande drivkraftsalternativ i framtiden, men tills vidare är priset högt på både fordonen och bränslet. Med beaktande av livscykelutsläppen är biobaserad metan ett klimatvänligt och kostnadseffektivt alternativ för att minska utsläppen från tung materiel. I Finland har otaliga projekt inletts för att ta fram förnybar syntetisk metan som görs av väte och koldioxid, så kallad e-metan. Utöver metan har också förnybara bränslen i flytande form en viktig roll i minskningen av utsläppen från fordon med förbränningsmotor. När man övergår till att använda nya energiformer ska man

också säkerställa att infrastrukturen för förvaring, distribution och laddning av de nya energiformerna motsvarar de krav som ställs inom försvaret och försörjningsberedskapen som ligger på nationens ansvar.

Då alternativ som ersätter diesel som drivkraft blir vanligare i tung materiel medför det nya typer av risker som gäller användningssäkerhet och krocksäkerhet. Uppmärksamhet bör fästas vid hantering av nya typer av risker, såsom gasläckage, vid trafikolyckor och i verksamhet för service och reparation av bilar.

5.4 Administrativa konsekvenser

Att köra med övervikt äventyrar trafiksäkerheten, snedvrider konkurrensen och skadar vägytan och -strukturen, varför förslaget också syftar till att effektivisera tillsynen av den tunga vägtrafiken. För tillsynen av fordons vikter används i nuläget information som fås ur lastdokumenten samt genom övervakningsanordningar som installeras på vägen, varav en del är stationära och en del mobila.

Enligt förslaget ska medlemsstaten årligen utföra minst sex kontroller per en miljon fordonskilometrar i fråga om de fordon eller fordonskombinationer som transporterar gods, och som på grund av sin vikt omfattas av tillämpningsområdet för detta direktiv inom sitt område. Oberoende av i vilken stat fordonet är registrerat eller var det tagits i bruk. I kontrollerna av efterföljandet av bestämmelserna ska det även ingå ett adekvat antal kontroller nattetid. Enligt Polisstyrelsens bedömning kan tilläggskostnaderna som gäller tillsynen vara betydande i jämförelse med den nuvarande situationen, där medlemsstaterna är ålagda att årligen utföra ett ”lämpligt antal” kontroller av fordonsvikt. I nuläget sätts antalet kontroller i förhållande till det totala antalet fordon som medlemsstaten kontrollerar årligen, men inget exakt antal har fastställts. Av direktivet eller dess motiveringar framgår det inte heller tydligt vad man exakt avser med kontrollerna. Enligt preliminära uppskattningar utgör antalet kontroller som förutsätts ett mycket utmanande mål, då man beaktar polisens resurser, övriga uppgifter och bland annat de krav på utförande av övriga kontroller av den tunga trafiken, som redan följer av den övriga EU-regleringen. Nyttan som uppnås kan bli liten om innehållet i kontrollerna inte definieras noggrant, varvid den riskbaserade tillsynen som baserar sig på medlemsstatens myndigheters bedömning ger en större nytta i förhållande till målet.

Om medlemsstaten beslutar att installera automatiska system för vägning i väginfrastrukturen (Weight in motion WIM) ska ibruktagandet av dem säkerställas åtminstone inom det transeuropeiska transportnät som anges i förordningen (EU) 2013/1315. Tidigare har direktivet inte anggett antalet anordningar, varför några sådana är i bruk i Finland för närvarande. De kan finnas vid ett övervakningsställe under en längre tid eller flyttas mellan övervakningsställena. Det närmare genomförandet och antalet materiel i nuläget ingår i polisens strategi och är således inte offentlig information.

Enligt en preliminär uppskattning behövs det minst cirka fyra stationära anordningar och tre mobila B-WIM-anordningar till landsvägarna, för att göra mätningar vid cirka 30 ställen årligen. Investeringspriset för de stationära anordningarna uppskattas till cirka 1,0 miljoner euro och de fortlöpande årskostnaderna ligger i en storleksklass på totalt cirka 2,0 miljoner euro. I förhållande till kostnaderna anses det dock vara av nytta att öka antalet anordningar. Körning med överlast kan följas med och delvis övervakas effektivare än tidigare, varvid även vägnätet hålls i bättre skick och inga konkurrensfördelar uppnås av att köra med överlast.

Det kan uppkomma tilläggskostnader, ca 0,5 miljoner euro i investering (WIM+monitorerings-system) och ca 0,2 miljoner euro i årskostnad, av att stationära WIM-stationer ska läggas till i

anslutning till kritiska (bl.a. viktbegränsade) broar, vilket eventuellt kommer fram i samband med att fordonsvikterna höjs. Det kan även uppkomma tilläggskostnader av om övervakningsställen behöver byggas för polisens användning i närheten av WIM-mätpunkter för att garantera arbets- och trafiksäkerheten i samband med övervakningen (t.ex. 3–5 platser per år). Om mät-punkterna endast förläggs inom TEN-T-stomnätet täcks endast en liten del av Finlands riks- och stamvägsnät, varför betydelsen av vägkontroller förblir central för tillsynen. Förslaget ska granskas tillsammans med annan lagstiftning under beredning som gäller tillsynen.

Vissa kostnader medför också rapporteringsskyldigheten som fastställs för medlemsstaterna och utökas jämfört med tidigare enligt förslaget. Rapporteringsskyldigheten avser även gälla antalet och placeringen av de automatiska system som installeras i väginfrastrukturen samt utredning av hur systemen används inom tillsynen.

Administrativa konsekvenser och måttliga kostnader orsakade av dessa följer också av medlemsstatens skyldighet att inrätta ett uppföljningssystem för att utvärdera EMS-fordonskombinationernas effekt på vägsäkerheten, väginfrastrukturen och samarbetet mellan olika transportmedel. Dessutom ska miljökonsekvenserna för trafiksystemet som anknyter till användningen av dessa utvärderas, inklusive konsekvenserna för färdmedelsfördelningen. Uppdatering av informationssystemen kan även i viss mån leda till kostnader för myndigheterna, för att man med dem ska kunna uppfylla rapporterings- och tillsynskraven enligt direktivet.

5.5 Samhälleliga konsekvenser

Enligt kommissionens bedömning bidrar förslaget till att avhjälpa chaufförsbristen särskilt inom fjärrtrafiken. Transporter som utförs med tyngre och längre fordonskombinationer optimerar arbetstidsanvändningen. Transporterna effektiviseras också av effektiva vägkontroller och en minskad administrativ börda för specialtransporterna. Enligt kommissionens bedömning kan utsläppsfria fordon som uppfyller de senaste säkerhetsstandarderna och förbättrar trivselen för passagerarna förbättra branschens attraktionskraft.

Enligt kommissionen ser man positiva effekter av förslaget även vad gäller trafiksäkerheten, eftersom större fordonskombinationer minskar antalet fordon som rör sig på vägarna. Enligt kommissionens bedömning minskar effekterna av dödsoffer (ca 0,9 miljard euro inom hela EU), eftersom förslaget innebär att den intermodala trafiken ökas och körsträckorna för fordon minskas. Finland delar denna ståndpunkt. Dessutom är det anmärkningsvärt att större fordonskombinationer inte på grund av sin storlek har orsakat fler olyckor jämfört med mindre fordonskombinationer, baserat på finska myndigheters bedömningar.

6 Förslagets förhållande till grundlagen samt grundläggande och mänskliga rättigheter

Det allmänna målet med förslaget är att den europeiska vägtransportmarknaden ska fungera bättre, att utsläppen och miljökonsekvenserna orsakade av vägtrafiken ska minska samt att tillsynen ska bli effektivare. Förslaget kan anses främja näringsfriheten enligt 18 § i Finlands grundlag samt de grundläggande miljörättigheterna och vars och ens rätt till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen. Förslaget kan anses vara i linje med de internationella skyldigheterna rörande de mänskliga rättigheterna som binder Finland. Det kan också anses att förslaget respekterar de grundläggande rättigheterna enligt EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna (EGT C 326, 26.10.2012) så att målet om miljöskydd främjas i enlighet med artikel 37.

7 Ålands befogenheter

Förslaget gäller vägtrafik som enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapet Ålands lagstiftningsmakt. Enligt 18 § 10 punkten har landskapet dessutom lagstiftningsbehörighet bland annat i ärenden som gäller miljöskydd. Målet med förslaget är att effektivisera den europeiska transportmarknaden och samtidigt både minska utsläppen från vägtrafiken och öka trafiksäkerheten. Således kan förslaget anses höra till landskapets befogenheter både enligt 18 § 21 punkten om vägtrafik i självstyrelselagen för Åland och enligt 18 § 10 punkten om miljöskydd.

8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens organ och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter

I rådet svarar arbetsgruppen för landtransporter för behandlingen av förslaget. Kommissionen presenterade förslaget för rådets arbetsgrupp för landtransporter på deras sammanträde 14.7.2023, de preliminära åsikterna om konsekvensbedömningen behandlades 24.7.2023. Den artikelvisa behandlingen inleds i september 2023. De övriga medlemsstaternas officiella ståndpunkter är ännu inte kända. Preliminära åsikter har utbytt med Sverige. Ännu finns det heller ingen information om när rådet avser nå en allmän riktlinje om förslaget.

Behandlingen i Europaparlamentet har inte ännu inletts.

9 Nationell behandling av förslaget

Statsrådets skrivelse har beretts av kommunikationsministeriet. I beredningen av statsrådets skrivelse har man dessutom dragit nytta av Transport- och kommunikationsverkets, Trafikledsverkets och Polisstyrelsens sakkunnigutlåtanden samt bakgrundsutredningar.

Utkastet till U-skrivelsen har behandlats 17–21.8.2023 i skriftligt förfarande i trafiksektionen som är underställd kommittén för EU-ärenden (EU22) samt 18–21.8.2023 i skriftligt förfarande i EU-miljösektionen (EU23). Dessutom hölls ett samråd om förslaget för intressentgrupperna 10.8.2023.

10 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet understöder de allmänna målen med förslagen som ingår i revideringen av direktivet. Förslaget är i enlighet med huvudmålen för Finlands föregripande inflytande.

Statsrådet anser det vara viktigt att förslaget inte avsevärt ökar den administrativa bördan för företag. En förenkling och/eller harmonisering av de administrativa förfarandena som gäller transporter med odelbar last anses vara nyttig i synnerhet med avseende på näringslivet.

Statsrådet anser det vara särskilt understödbart att medlemsstaterna i enlighet med förslaget även i fortsättningen vid vissa nationella transporter, som inte nämnvärt påverkar den internationella konkurrensen inom transportbranschen, kan tillåta undantag från de största tillåtna måtten och vikterna som anges i bilaga 1 till direktivet.

Statsrådet anser att regleringen om gränsöverskridande transporter ska vara tydlig. Dock så att den gränsöverskridande trafiken, i synnerhet inom glesbygder, kan fortsätta med den nuvarande materielen.

För att kunna minska utsläppen från trafiken i takt med målen i EU-lagstiftningen anser statsrådet att användningen av utsläppsfria fordon vid tunga transporter ska främjas genom att tillåta

större vikter för dem, dock så att de bästa genomförandesätten med avseende på belastningen på vägarna ska beaktas när viktgränserna höjs.

Statsrådet förhåller reserverat till kraven på utsläppsfrihet rörande den gränsöverskridande trafiken. Statsrådet anser att skrivningen ska förtydligas och att konsekvenserna ska bedömas noggrannare.

Statsrådet anser att det är understödbart att övervakningen effektiviseras för att säkerställa trafiksäkerheten. Medlemsstaterna ska dock ges ett nationellt spelrum för hur tillsynen genomförs effektivt inom medlemsstatens område.

Statsrådet anser det vara viktigt att man i granskningen av de ytterligare uppgifter som föreslås för myndigheterna strävar efter att minimera den administrativa tilläggsbörda som orsakas av förslaget och utnyttjar befintliga strukturer.

Statsrådet anser att det är viktigt att skrivningen om den elektroniska plattformen för godstransportinformation eFTI samt den förpliktande verkan förtydligas.

Statsrådet anser det vara understödbart att längden på försöken begränsas jämfört med nuläget.

Statsrådet anser att den föreslagna temporära nationella möjligheten till flexibilitet vid nödsituationer är bra och behövs.

Statsrådet konstaterar att fastän arméns fordon inte omfattas av direktivets tillämpningsområde kan förordningen ha indirekta konsekvenser för ordnandet av det nationella försvaret, särskilt i undantagsförhållanden, samt för den militära försörjningsberedskapen.

Statsrådet anser det vara viktigt att förslag till EU-lagstiftning som påverkar landsvägslogistiken granskas i förhållande till varandra och att de övergripande konsekvenserna bedöms.

Det nationella införlivandet av direktivet kan medföra kostnadseffekter och resurseringstryck bland annat för de nationella myndigheterna och den grundläggande farledshållningen. Statsrådet anser det vara viktigt att kostnadseffekterna i anknytning till författningsprojektet preciseras så heltäckande och förutseende som möjligt i den fortsatta beredningen av ärendet, varvid noggrannare nationella ståndpunkter kan bildas angående dem. Resurseringen genomförs inom ramar för statsfinanserna, vid behov genom omfördelning av anslagen.