



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Politiska prioriteringar i EU 2024-2029

**Det gemensamma kontoret för vägtransportsektorn i Bryssel
BGL, FNTR and NLA**

Vägtransportföretag spelar en avgörande roll i EU:s godstransportnätverk och logistikflöde. Vi bidrar till ekonomisk tillväxt genom att säkerställa att försörjningskedjorna fungerar smidigt, och därigenom sammanlänkar vår sektor de europeiska ekonomierna. BGL, FNTR och NLA representerar mer än 25 000 vägtransportföretag, varav de flesta är små och medelstora företag (SMF), och tillsammans sysselsätter vi över 650 000 personer i Tyskland, Frankrike, Danmark, Norge, Sverige och Finland. Eftersom efterfrågan på godstransporter i Europa förväntas öka under de kommande decennierna är det avgörande att säkerställa:

- att framtida EU-politik stödjer vägtransportsektorn så att den kan bli en del av lösningen på de utmaningar som klimatförändringarna medför.
- att EU:s regler tillämpas enhetligt för att säkerställa en rättvis och konkurrenskraftig vägtransportsektor i Europa.

Med detta dokument lägger vi fram våra rekommendationer för nästa Europaparlament och Europeiska kommissionen för mandatperioden 2024–2029.

I. EUROPEISKA UTMANINGAR FÖR DE KOMMANDE ÅREN

Otillräcklig efterlevnad av Mobilitetspaketet (MP)

Genom införandet av Mobilitetspaketet har EU lagt grunden för rättvis konkurrens mellan vägtransportföretag och bättre arbetsvillkor för yrkesförare i Europa. Det är nu avgörande att regler för cabotage, kör- och vilotider samt utstationering genomförs enhetligt och effektivt i hela EU. Detta är inte minst viktigt för att locka Mer arbetskraft och talanger till yrket. Dessutom får pågående EU-förhandlingar om utvidgning inte undergräva den inre marknadens integritet eller äventyra de framsteg som uppnåtts genom Mobilitetspaketet. Nya EU-medlemsstater måste fullt ut acceptera det europeiska regelverket för transportsektorn, inklusive alla sociala aspekter, och föreskriva övergångsbestämmelser för cabotage.

En pragmatisk grön omställning av vägtransportsektorn

Vi stöder fullt ut den gröna omställningen av transportsektorn. På en konkurrensutsatt marknad med hög efterfrågan från konsumenter måste EU:s politik ge incitament till alla

aktörer, eftersom vägtransportföretag inte ensamma kan bära kostnaden för övergången till grönare teknologier. Dessutom måste vi undanröja regelmässiga, administrativa och tekniska hinder samt skapa gynnsamma förutsättningar genom att återinvestera de CO₂-intäkter som genereras av vägtransportsektorn i incitament och subventioner för företag som vill investera i gröna lösningar.

Vi noterar också att det starka fokuset på batterielektriska tunga fordon skapar en hög efterfrågan på tillräcklig och stabil tillgång till grön el. Under de kommande fem åren måste EU och medlemsstaterna säkerställa att energinätets kapacitet räcker till och att det finns en stabil elförsörjning till offentliga laddstationer, laddinfrastruktur vid både egna och kunders terminaler.

Det är också viktigt att teknologineutralitet förblir en vägledande princip i EU:s klimatpolitik. Vi måste vara öppna för alla typer av förnybara bränslen som kan bidra till att minska CO₂-utsläppen. Sektorn behöver stöd i form av information och kunskap för att kunna fatta investeringsbeslut i linje med "Fit for 55" och EU:s mål om 90 % utsläppsfria tunga fordon till 2040. Åkerier måste hantera osäkerheter kopplade till investeringstillgänglighet och utvecklingen av ladd- och tankinfrastruktur.

Åkerinäringen behöver en trovärdig grund och ett ramverk för att kunna beräkna affärsmodeller och finansiera en realistisk övergång från diesel till utsläppsfria fordon. Därför är det nu dags för en lagstiftningspaus efter de många initiativ som följt av den gröna given, och fokus bör istället ligga på effektiv implementering av Fit for 55-paketet.

Åtgärder mot förarbristen

Enligt den senaste IRU-rapporten om förarbrist saknades 233 000 lastbilsförare i Europa under 2023. Denna siffra förväntas öka till 745 000 till 2028. Idag är genomsnittsåldern för förare i Europa 47 år, och mer än en tredjedel är över 55 år. Därför måste yrkets kvalitet förbättras för att locka en mer diversifierad arbetskraft.

För att uppnå detta behöver vi:

- säkerställa en högkvalitativ utbildning som ger förare de kompetenser de behöver för framtiden.
- utveckla karriärmöjligheter och stödja professionella övergångar samt långa yrkeskarriärer.
- satsa på fler trygga och säkra parkeringsplatser i Europa.

Dessutom måste vi se till att yrkesförare från tredje land och andra aktörer följer Mobilitetspaketets regler, inklusive regler om lönevillkor.

Nya teknologier och digitalisering

Digitalisering kan hjälpa vår sektor och myndigheter att bättre kontrollera och verkställa EU-lagstiftningen, eliminera administrativa hinder och underlätta tillgången till städer. Samtidigt skapar frågor om äganderätt till data och cybersäkerhet nya utmaningar för våra medlemsföretag. Därför uppmanar vi EU-kommissionen och Europaparlamentet att hitta en balans där åkerier har kontroll över de data de genererar med sina fordon och kan bestämma om och hur dessa data delas med tredje part.

II. POLICYREKOMENDATIONER FÖR 2024-2029

1. En konkurrenskraftig europeisk vägtransportindustri

- Säkerställ rättvis konkurrens när det gäller sociala aspekter och regler för marknadstillträde genom mer effektiv tillämpning och kontroll av Mobilitetspaketet (MP) inom hela EU.
- Inrätta en EU-myndighet för vägtransporter, särskilt för att säkerställa effektiv efterlevnad av MP. Förbättra informationsspridningen om MP:s regler till alla aktörer: transportköpare, speditörer, åkerier och förare.
- Skapa ett gemensamt EU-system med en kalkylator som underlättar beräkningen av löneutbetalningar för utstationerade förare i hela EU.
- Inför en enhetlig digital EU-plattform för ansökan om A1-intyg för anställda som utstationeras till ett EU-medlemsland.
- Automatiserad överföring av gränspassager via den smarta färdskrivaren till EU:s informationssystem för den inre marknaden (IMI) för att förbättra efterlevnaden av MP.

2. Ett attraktivt föraryrke

- En revidering av direktivet om yrkesförarutbildning med ökat fokus på företagsutbildning och e-lärande. Detta bör även innefatta möjligheten för förare från tredjeländer med tillräcklig utbildning och erfarenhet att lättare få tillgång till EU:s arbetsmarknad.
- Fler trygga och säkra parkeringsplatser i Europa som är väl underhållna och utrustade med adekvata sanitetsanläggningar, vilket förbättrar livskvaliteten för förare i deras dagliga arbete.

3. En mer realistisk och pragmatisk europeisk energiomställning

- En särskild EU-fond för att finansiera den gröna omställningen av transportsektorn.
- Mer återinvestering av de CO₂-intäkter som genereras av vägtransportsektorn för att främja investeringar i den gröna omställningen av transportsektorn.
- Noggrann övervakning av framstegen med de nödvändiga förutsättningarna, såsom utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen (enligt AFIR-förordningen), kapaciteten i elnätet och marknadsintroduktionen av utsläppsfria fordon.
- Ge förnybara bränslen en mer framträdande roll i omställningen till fossilfrihet på kort sikt och för särskilda tillämpningar inom logistiksektorn. I detta sammanhang bör översynen av CO₂-utsläppsreglerna för nya tunga fordon (HDV) år 2027 användas för att bedöma om en koldioxidkorrigeringsfaktor (Carbon Correction Factor) och en analys av hela livscykeln CO₂-utsläpp för nya HDV bör leda till justerade mål.

4. Grönare godstransporter genom ökade vikter och dimensioner

- Vi förespråkar tillåtelse för 44 tons gränsöverskridande transporter mellan samtyckande EU-medlemsstater, vilket skulle öka den operativa effektiviteten, särskilt genom en kapacitetsökning på 10 %. Vi uppmuntrar även användningen av fordonskombinationer enligt det Europeiska Modulsystemet (EMS) samt omfattande gränsöverskridande transporter mellan samtyckande länder för fordonskombinationer med högre vikter och dimensioner som ligger utanför EMS-regelverket.
- Det extra batterivikten hos batterielektriska fordon (BEV) måste kompenseras för att främja införandet av utsläppsfria fordon (ZEV) och undvika förlust av lastkapacitet.
- Reformen av reglerna för kombinerade transporter får inte leda till ökade administrativa bördor.

5. Stadsaccesspolicier som fungerar för branschen

- Ökad samordning mellan städer behövs för att undvika en osammanhängande uppsättning regler och lagstiftningar för tillträde till stadskärnor.
- Prioritet måste ges åt att åtgärda bristen på infrastruktur (t.ex. saknade multimodala nav nära städer), trängsel (bristande hantering av mobilitetsflöden) och särskilt parkeringsrestriktioner för vägtransportföretag som levererar i stadskärnor.
- Dessutom bör direktivet om gränsöverskridande informationsutbyte om trafikförseelser kopplade till trafiksäkerhet inkludera tillträde till miljözoner och parkeringsböter för att säkerställa lika villkor när operatörer inte följer lokala regler.

6. Nya teknologier och digitala investeringar

- Vi efterlyser förbättringar för att stödja operatörer vid planering av transportvägar för gods, särskilt gällande utbyggnad av laddinfrastruktur och tillgång till relevanta tjänster och faciliteter.
- Med den stora potentialen inom digital omvandling och datatillgång finns ett behov för vägtransportföretag att omskola och vidareutbilda sin arbetskraft.
- Äganderätten till vägtransportföretagens data måste respekteras, och användarnas rätt att bestämma över tredjepartsåtkomst till data bör bevaras.

7. EU-utvidgning med gradvis tillträde för vägtransportoperatörer

- För att förbereda EU:s utvidgning till nya medlemsstater måste marknadstillträdet för vägtransportföretag ske gradvis.
- Det är avgörande för åkerinäringen att säkerställa redan nu att en utvidgning inte leder till handelshinder och snedvridning av konkurrensen på den europeiska inre marknaden.
- När det gäller cabotageregler förespråkar vi en övergångsperiod med full restriktion under flera år.

Om det Gemensamma Kontoret för Vägtransport i Bryssel



NLA, Nordic Logistics Association är den gemensamma Bryssel-representationen för de ledande vägtransportorganisationerna i Norden och representerar cirka 14 000 medlemsföretag i: **Sverige:** Sveriges Åkeriföretag (SÅ), **Danmark:** Dansk Transport og Logistik (DTL) och **Norge:** Norges Lastebileier-Forbund (NLF). NLA samarbetar också nära med sin associerade medlem **Finnish Transport and Logistics (SKAL)**.



BGL, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. är den ledande organisationen för vägtransport, logistik och avfallshantering i **Tyskland** med 7 000 medlemsföretag.



FNTR, Fédération Nationale des Transports Routiers är den ledande organisationen för vägtransport i **Frankrike** med 5 300 medlemsföretag.

LA MOBILITÉ EST EN NOUS