



Faktablad, Propositionen godstrafikfrågor

Regeringens mål är att mer gods ska flyttas över från väg till järnväg och sjöfart för minskad klimatpåverkan. Därför satsar regeringen på järnvägsunderhåll och förmånligare beskattning av den svenska sjöfarten. En effektivisering av lastbilstrafiken och schysta villkor i åkeribranschen är även prioriterat av regeringen för att både gynna jobben i Sverige, få ordning och reda på vägarna och uppnå målet om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

74 tons lastbilar för jobben och klimatet ¹

Regeringen har beslutat om propositionen godstrafikfrågor som nu läggs fram till riksdagen. En lag om en ny bärighetsklass för väg, BK 4, kan träda i kraft den första juli 2017. Det innebär att delar av vägnätet kommer att öppnas upp för lastbilar med 74 tons totalvikt. I dag är 64 tons totalvikt tillåtet.

De vägar som öppnas upp för 74 tons lastbilar ska klara den högre vikten. Vägnätet ska öppnas upp på ett ansvarsfullt sätt så att det inte innebär någon risk att gods flyttas från järnväg och sjöfart till lastbil.

Tyngre lastbilar innebär att varje lastbil kan ta en ökad mängd last. Det innebär att utsläppen per transporterat ton gods minskar. Det behövs färre lastbilar för samma mängd gods i en transportkedja. Tyngre lastbilar effektiviserar godstransporterna för svensk industri och är en reform i linje

¹ Faktabladet delades ut vid pressträffen den 16 februari 2017.

med regeringens nyindustrialiseringsstrategi och exportstrategi. Jobben i industrin gynnas.

I princip alla lastbilar som används för 74-ton kommer att vara helt nya. Det innebär att de klarar EU:s senaste miljökrav Euro 6 och kan köras på det förnybara bränslet HVO. 74-tons lastbilar främjar därmed regeringens mål om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Att 74-tonslastbilarna kommer att vara nya innebär också trafiksäkerhetsfördelar och gynnar Nollvisionen, att ingen ska dö eller skadas för livet i trafiken.

74-tons lastbilar väntas främst användas för specialiserade transporter som timmertransporter för skogsindustrin samt andra tunga godstransporter till industrin där järnväg eller sjöfart inte är något alternativ.

På kontinenten gäller i regel en totalvikt på mellan 40 och 44 ton. Regeringen gav 2015 svenska åkerier möjlighet att använda 64 tons lastbilar och dagens beslut öppnar upp för 74 ton på delar av vägnätet.

Trafikverket föreslog i november 2016 ett vägnät på strax under 800 mil som kan användas av 74-tons lastbilar. Det rör totalt fem områden i Kalmar län och Kronobergs län, Värmlands län, Gävleborgs- och Dalarnas län, Jämtlands län samt Västerbotten och Norrbottens län.

Vägnätet som utpekats av Trafikverket är ett preliminärt förslag utifrån de principer regeringen fastställt. Trafikverket kommer att återkomma inom ett år om exakt vilket vägnät som kommer att gälla. Transportstyrelsen kommer att återkomma när det gäller vilka tekniska krav som ska gälla i detalj för fordonen.

Övriga frågor i propositionen

I propositionen lyfter även regeringen att man kommer att se över möjligheterna att köra längre och tyngre godståg på järnvägsnätet. Även en översyn av regelverken för gränsöverskridande godstrafik på järnväg kommer att göras. Regeringen kommer under våren att presentera en proposition om ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg.

Godsstrategi

Under 2017 kommer regeringen att ta fram en godsstrategi för att utveckla arbetet med hållbara godstransporter. Väl fungerande godstransporter är en förutsättning för fler jobb i hela landet och att minska transportsektorns klimatpåverkan.

Genomförda åtgärder för att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart i Sverige

Regeringens mål är att mer gods ska flyttas över från väg till järnväg och sjöfart och på så sätt minska transportsektorns klimatpåverkan.

Sedan regeringen tillträdde hösten 2014 har en rad åtgärder genomförts för att främja godstransporter med järnväg och sjöfart. Anslaget till järnvägsunderhåll har höjts. 620 miljoner kronor extra anslogs under 2015 och 1,34 miljarder kronor extra per år under perioden 2016–2018. Utbytestakten på kontaktledningar, spår, växlar och ställverk ökar. Det innebär en mer tillförlitlig och robustare järnväg. I planen för infrastruktur 2018-2029 ökar anslaget till järnvägsunderhåll med 47 procent jämfört med den tidigare planen 2014-2025. Trafik med längre godståg redan startat. Den svenska handelssjöfarten har fått bättre villkor genom att så kallad tonnageskatt har införts. Det gynnar inflaggningen av fartyg till Sverige.

Ett omfattande regeringsuppdrag om kust- och inlandssjöfart är även redovisat vid årsskiftet 2016/2017.

Schysta villkor i åkeribranschen

Schysta villkor i åkeribranschen är en prioriterad fråga för regeringen. Seriösa åkerier som betalar avtalsenliga löner, rätt skatter och följer lagar och regler ska inte konkurreras ut av oseriösa aktörer. Det ska vara ordning och reda på vägarna. Beslut om en sanktionsavgift på 40 000 kronor vid cabotageöverträdelse samt så kallad klampning är redan genomfört. Polisen får nu 20 miljoner kronor extra varje år till och med år 2020 för att utöka kontrollerna av lastbilstrafiken.

Transportstyrelsen presenterar i maj ett omfattande yrkestrafikuppdrag med bland annat en översyn av beställaransvaret. Under 2017 väntas EU-kommissionen presentera ett väginstitutiv med ny lagstiftning för bland annat gränsöverskridande lastbilstrafik. Det är en prioriterad fråga för regeringen.

Representanter från den svenska regeringen deltog i ett möte i Paris om vägtransportinitiativet den 31 januari.

Regeringen ser schysta villkor i åkeribranschen även som en klimatfråga. Schysta villkor kan främja ny teknik och optimera transportupplägg på ett sätt som sänker utsläppen. Det är utsläppen som ska sänkas – inte lönerna.