

## Motion till riksdagen 2005/06:T610

av Johnny Gylling m.fl. (kd)

### Svensk åkerinäring

*Motionen delad mellan flera utskott*

#### Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensmöjligheter.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör verka för att svavelfri diesel snarast blir standard inom EU.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om krav på alkoholås i yrkestrafiken.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett reformerat bötesystem lika för alla.<sup>1</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade resurser för kontroller av tung trafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om hänsynsfaktorer vid införande av kilometerskatt.<sup>2</sup>
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att påverka fler EU-länder att godkänna långa fordonsekipage.

<sup>1</sup> Yrkande 4 hänvisat till JU.

<sup>2</sup> Yrkande 6 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

## Inledning

Det står helt klart att samhällets välbefinnande i hög grad bygger på effektiva transporter och i det systemet är lastbilen oundviklig. Lastbilstransporterna kritiseras ofta för de miljönackdelar de medför. Men ett faktum är att lastbilen har en transportkapacitet som inget annat transportslag kan ersätta i dagsläget. På längre sträckor finns skäl att överföra godstransporter till järnväg eller sjöfart men det ska främst ske genom ökad efterfrågan på en fri transportmarknad och inte via politiska beslut. De flesta vägtransporter sker trots allt på korta sträckor. Endast 7 procent av allt lastbilsgods i Sverige körs över 30 mil. I många fall är lastbilen även på långa sträckor fortfarande det enda realistiska transportslaget.

Transportpolitikens inriktning bör vara att förbättra möjligheterna till samverkan mellan transportslagen, så att godstransporterna blir mer energieffektiva på samma gång som företagets och konsumenternas behov av transporter av varor tillgodoses.

Den svenska åkerinäringens miljö- och säkerhetsambitioner ska premieras, inte bestraffas. Regeringen har misslyckats med att föra en näringspolitik för åkarna som gör att säkerhet och miljötänkande ökar konkurrenskraften. Ett exempel på detta är regeringens höjningar av dieselskatten de senaste åren vilket nu fortsätter under den felaktiga beteckningen ”grön skatteväxling”.

Vid sidan av detta anser Kristdemokraterna att en ökad satsning på vägnätet, både i form av underhåll och investeringar, är ett måste för att transporterna ska fungera över hela landet.

Därutöver föreslår Kristdemokraterna ett intensifierat trafiksäkerhetsarbete, både i form av tekniska lösningar för att motverka rattfylleri och genom förbättrade kontroller av den tunga trafiken.

## Konkurrensen

Sveriges 11 200 åkerier omsatte 2003 ca 68 miljarder kronor. De studier som gjorts av åkerinäringens villkor visar entydigt att svenska åkare har ungefär 20 procent högre kostnadsläge än omvärlden. Enligt Svenska Åkeriförbundets redovisning nyligen ligger fortfarande kostnadsskillnaderna mellan närliggande länder (Tyskland och Danmark) omkring 20 % till Sveriges nackdel medan Polens åkare har nästan 50 % lägre kostnadsnivåer. Det fria cabotaget och de nya EU-medlemmarnas inträde i unionen gör att många svenska åkare får det allt svårare att konkurrera.

Efter stormen Gudruns härjningar i södra Sverige har det uppstått en situation där Sverige tvingats vädja om hjälp från utländska åkare i stor omfattning för att klara av de akuta timmertransporterna. Tyvärr förekommer det bland de utländska åkarna en överrepresentation av brott mot trafiklagen. Det handlar om överlast, rattfylleri, bristfälliga fordon, felaktig surring osv. Det var ju inte tanken att svenska åkare skulle konkurreras ut med sådana medel. Polisen måste få ökade resurser att ingripa. Vi har många gånger påpekat bilinspektörernas och trafikpolisens viktiga roll i sammanhanget.

## Fel! Okänt namn på

Kristdemokraterna har i tidigare motioner krävt konkreta åtgärder för svensk åkerinäring, men regeringen har inte velat lyssna. Därför tvingas vi åter att upprepa gamla krav.

Den socialdemokratiska regeringen har tagit fram ett program som syftar till att underlätta den sneda konkurrenssituationen. Stick i stäv med detta har dock regeringen höjt dieselskatten med 45 öre sedan 1 januari 2000. Detta motverkar svenska åkeriers möjligheter att konkurrera på lika villkor. Dessutom försämras miljön eftersom utländsk diesel, med upp till nästan 40 gånger högre svavelhalt, kommer att användas i ökad omfattning i Sverige. Dieselkostnaderna för ett åkeri varierar mellan 9,1 % av totalkostnaden för lokaldistribution och 19,9 % för ett fjärrbilskeppage. Med andra ord står dieselkostnaden för en femtedel av totala kostnader för ett fjärrbilsåkeri.

Om Vägtrafikbeskattningsens förslag kommer att vinna gehör framöver kan dieselbränslet komma att beskattas med ytterligare ca 2 kronor. Detta för att likställa bensin och diesel i beskattningshänseende. Principiellt kan detta vara riktigt om två andra åtgärder vidtas samtidigt:

1. Ta bort straffbeskattningen på dieseldrivna personbilar.
2. Inför ett återbetalningssystem för åkerinäringen liksom övrig yrkestrafik, kollektivtrafik samt jordbruket.

Problemet är att den politiska majoriteten, Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet, inte ger klara besked om hur beskattningen ska se ut framöver. Den enda indikationen de ger är att ständigt höja dieselskatten. I Kristdemokraternas budgetmotion avvisas förslaget om en höjning av dieselskatten.

Godstransportdelegationen (GTD) tillsattes av regeringen 1998 för att ta fram en samlad strategi för godstransporterna. Delegationen har i SOU 2001:61 understrukt vikten av gemensamma regler inom EU på följande sätt: ”Men att införa nya regleringar på egen hand är inte rätt väg eftersom det kommer att drabba den egna industrin. Sverige måste undvika att ’skjuta sig själv i foten’”.

Regeringen bör ta till sig mer av Godstransportdelegationens rekommendationer om att stärka svensk åkerinäring. Kristdemokraterna har därför flera gånger föreslagit att en permanent godstransportdelegation inrättas för att ta till vara kompetensen inom näringslivet och transportbranschen. Regeringen har också tillsatt en andra delegation där även riksdagspartierna ingick i en referensgrupp för transportavgifter.

Kristdemokraterna anser dock att riksdagen bör tillkännage för regeringen som sin mening att ytterligare åtgärder behövs för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrensmöjligheter.

## Kilometerskatt

I flera europeiska länder införs nu kilometerskatt för lastbilar över 12 ton. Inom EU finns tankar på att alla lastbilar över 3,5 ton borde omfattas av

#### Fel! Okänt namn på

kilometerskatt. Olika länder har olika motiv för sina skatter. Schweiz som redan infört systemet behöver pengar till att bygga tunnlar och nya järnvägar. Schweiz är ett transitland och det är förståeligt att de måste vidta åtgärder för att inte korkas igen av den växande lastbilstrafiken. Tyskland har också trängselproblem i kombination med dåliga statsfinanser. Där infördes nyligen kilometerskatten efter en lång tids tekniska problem. England är likaså ett land med trängselproblem på vägarna. I Sverige har betänkandet Skatt på väg (SOU 2004:63) föreslagit en tänkbar kilometerskatt. Kristdemokraterna är inte emot en kilometerskatt men vi vill varna för kraftigt höjda priser på varor om man bara inför skatten rakt av utan att vidta andra åtgärder. Att tro att en kilometerskatt automatiskt skulle flytta över stora mängder gods till järnväg och sjöfart är knappast realistiskt.

Kilometerskatt torde vara ett sätt att någorlunda rättvist beskatta de tunga vägtransporter som orsakar det största vägslitaget samt buller och utsläpp. Kilometerskatten är lika för alla, utländska som inhemska fordon, samt ger en möjlighet att premiera miljövänligare motorer. Man kan också styra trafiken till de vägar man helst önskar att den tunga, långväga trafiken bör använda. Kort sagt finns det fördelar med en kilometerskatt för tunga fordon i Europa.

Det är dock viktigt att betänka att varje extra beskattning på godset innebär en prishöjning som konsumenterna i slutändan får betala. Därför måste nivån på kilometerskatten noga avvägas mot befintliga skatter såsom fordonsskatt och dieselskatt.

## Bättre vägar

Staten tar ut höga bränsleskatter och avgifter av åkarna samtidigt som underhållet av vägarna är kraftigt eftersatt. Vägverket räknar med att eftersläpningen uppgår till hela 17 miljarder kronor. Skogsnäringen beräknar en årlig förlust i miljardklassen på grund av brister i underhållet. De dåliga vägarna är inte bara till bekymmer för godstransporterna utan även för trafiksäkerheten.

Större resurser behöver tillföras vägunderhåll och nybyggnad än vad regeringen föreslagit i budgetpropositionen för 2006. I Kristdemokraternas budgetalternativ avsätts 1 miljard kronor mer till vägarna under 2006–2008. Merparten av dessa pengar ska gå till ett förbättrat vägunderhåll.

Kristdemokraterna menar också att alternativ finansiering i form av PPP (Public Private Partnership) bör användas för att flera stora, angelägna vägbyggen ska kunna färdigställas snabbare och även billigare än med traditionell upphandling. Detta utvecklas närmare i Kristdemokraternas trafikpolitiska motion.

## Miljö

Allt fler svenska åkerier miljöcertifieras, vilket är mycket positivt. Av Svenska Åkeriförbundets 10 500 medlemsåkerier tillämpar redan mer än 2 300 åkerier rutiner och ledningssystem som motsvarar kraven i ISO 14001 och ISO 9001:2000.

Dels kommer drivkraften inifrån, dvs. från företagare och anställda som har ett starkt miljömedvetande och vill påskynda utvecklingen, dels genom yttre påverkan eftersom miljöhänsyn i dag är ett konkurrensmedel. Många större transportköpare har också antagit miljöpolicyer som gör att de inte vill välja transportörer utan miljöcertifikat. Åkerinäringen har också tagit fram en grönbok där de uttrycker sin vilja att medverka i omställningen till ett hållbart samhälle.

Det ligger naturligtvis i allas intresse att transportererna blir mindre miljöstörande. Själva kan transportörerna känna tillfredsställelse när de vet att de gör vad de kan för miljön, men de kan också i längden tjäna pengar genom ökad konkurrenskraft samt genom mindre bränsleförbrukning och minskat slitage. Problemet är att det är en kostnadskrävande process att genomgå miljöcertifiering och det tar också mycket tid och kraft i anspråk. Det måste finnas ett samförstånd om att minska näringens miljöpåverkan och det uppnås inte genom att regering och riksdag inte visar förståelse för näringens villkor.

Godstransportdelegationen påpekade redan i SOU 2001:61 följande: "De beslutade EU-kraven för bränslen får i praktiken en mycket liten effekt för utsläppen för tung trafik i Sverige då svensk diesel miljöklass 1 fortfarande är renare än den diesel som blir standard inom EU 2005." Vidare konstaterades i rapporten att den tunga lastbilstrafiken står för 6 % av koldioxidutsläppen, vilket är mindre än vad utrikesjöfarten lämnar ifrån sig. Miljön skulle vinna på om hela Europa använde mk 1-diesel såsom de svenska åkarna gör.

Kristdemokraterna anser att regeringen bör verka för att miljökrav motsvarande den svenska miljödieseln klass 1 snarast blir standard inom hela EU.

Ett annat framtidsbränsle kan vara syntetisk diesel som nu testas på allvar. Svensk Åkerinäring har föreslagit att syntetisk diesel borde skattebefrias under en bestämd tid för att underlätta introduktionen.

I Sverige och Finland tillämpas fordonslängder på maximalt 25,25 meter. Detta ger en större lasteffektivitet för industrins behov av transporter. I längden måste detta vara bra för miljön om man kan utnyttja lastkapaciteten bättre. Danmark diskuterar nu att ansluta sig till denna modell och regeringen bör arbeta för att EG-kommissionen ska rekommendera alla EU-länder att godkänna de längre fordonsekipagen.

## Trafiksäkerhet

Tunga lastbilar är mer inblandade i dödsolyckor än vad deras andel av trafikarbetet motiverar. Över 23 % av dem som omkom i trafiken 2002 dog i en olycka med en tung lastbil. Ofta pekas lastbilarna ut som orsaken till dessa

## Fel! Okänt namn på

dödsolyckor trots att den vanligaste orsaken är att personbilen av okänd anledning kom över på fel vägbana. Vägverket har nu presenterat en djupstudie över orsaken till de dödsolyckor där lastbilar har varit inblandade. När det gäller mötesolyckor på det statliga vägnätet bekräftas bilden att lastbilschauffören i nästan samtliga fall inte kunnat påverka olycksförloppet. Kristdemokraterna ser fram emot att debatten kan föras med fakta som bakgrund.

Svenska Åkeriförbundet presenterade 2002 en ambitiös satsning på trafik-säkerhet. Bland annat jobbar man aktivt för att öka bältesanvändningen hos lastbilsförare samt att 75 % av fordon i yrkesmässig trafik ska omfattas av en fastställd säkerhetspolicy.

Ett av de största problemen i trafiken är drogerna. Tyvärr förekommer rattfylleri även bland yrkesförare. Kristdemokraterna anser att alla bilar på sikt ska ha alkoholås. Riksdagen har också beslutat att regeringen ska ta fram en plan för detta. För att påskynda processen anser Kristdemokraterna att yrkestrafiken omedelbart borde installera alkoholås. Det pågår ett frivilligt arbete inom åkerinäringen, och det är väldigt positivt, men regeringen borde intensifiera sitt arbete med lagstiftning så att vi inom ett par år kan få se alkoholås i all yrkestrafik.

## Trafikövervakning

Ökade resurser måste satsas på övervakning av tung trafik, och reglerna behöver bli mer konsekventa. Rättvisa bötesystem måste finnas för att konkurrensen ska vara lika för alla. Att utländska chaufförer kan ignorera böter är stötande. Regeringen har fått tre tillkännagivanden av riksdagen att åtgärda denna fråga men har endast lyckats förändra förskottsinsbetalning av överlastavgifter. Regeringen bör skyndsamt fullfölja riksdagens beslut i detta avseende och åstadkomma ett reformerat bötesystem som är lika för alla oavsett nationalitet.

Vägverkets neddragning på polisens bilinspektörer är inte heller acceptabel. Utan deras specialkompetens kommer det att bli mycket svårare för polisen att stoppa de trafikfarliga bilarna och trafiksäkerheten kommer att minska. Bilinspektörernas och polisens arbete är mycket viktigt för att förebygga olyckor på grund av felaktig lastsäkring och andra överträdelser.

Stockholm den 5 oktober 2005

*Johnny Gylling (kd)*

*Tuve Skånberg (kd)*

*Ragnwi Marcelind (kd)*

*Björn von der Esch (kd)*

*Dan Kihlström (kd)*

*Lars Gustafsson (kd)*

*Sven Gunnar Persson (kd)*

*Annelie Enochson (kd)*