

Motion till riksdagen 2013/14:T510

av Anders Ygeman m.fl. (S)

Hållbara lastbilstransporter

Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut	2
Socialt hållbara lastbilstransporter och främjande av den seriösa åkerinäringen.....	4
Värna svenska kollektivavtal för goda arbetsvillkor och en sund konkurrenssituation	4
Ökad samordning för att stärka kontrollen av yrkestrafiken	5
Krav på fast anställning.....	6
Krav på att visa upp frakthandlingar	6
Sjysta villkor - bra initiativ från Transport.....	6
Ökat beställaransvar	6
Gör det lättare att hålla fordon i kvarstad.....	7
Se över och höj bötesbeloppen för trafikbrott	7
Minska stölderna från parkerade lastbilar	7
Åtgärder mot chaufförsbrist	7
Trängselskatt även för utländska fordon	8
Åtgärder i linje med nollvisionen för säkrare lastbilstrafik	8
Fortsatt utbyggnaden av mötesfria vägar	8
Ökad bältesanvändning	8
Främja införandet av nya aktiva säkerhetssystem	9
Obligatoriskt med alkolås	9
Åtgärder för minskad klimatpåverkan, bättre luftkvalitet och minskat oljeberoende	9
Främja nya bränslen och energieffektiva lastbilar	10
Förbättrad luftkvalitet.....	11
Införandet av en avståndsbaserad vägslitageavgift för lastbilstransporter.....	11

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om eventuella ändringar av EU:s cabotagelagstiftning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en eventuell tillfällig timeout från EU:s cabotageregler för att få kontroll över illegal inrikestrafik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka och samordna myndigheternas kontroll av åkeribranschen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på fast anställning och den holländska modellen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om frakthandlingar för den ursprungliga internationella transporten till Sverige vid cabotagettransport.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökat beställansvar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av beräkningsunderlag för vägtransporter som utförs enligt gällande regler och avtal.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder mot chaufförsbrist.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra det lättare att hålla fordon i kvarstad.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över och höja bötesbeloppen för trafikbrott.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om säkra uppställningsplatser.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska stölderna från parkerade lastbilar.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fortsätta utbyggnaden av mötesfria vägar.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökad bältesanvändning.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att främja införandet av nya aktiva säkerhetssystem.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkobommar.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att främja energieffektiva lastbilar och nya bränslen.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om längre fordonskombinationer.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en EU-lagstiftning om koldioxidutsläpp från tunga fordon.

Fel! Okänt namn på

21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införandet av en avståndsbaserad vägslitageavgift för tunga fordon.¹
22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om införande av trängselskatt även för utlandsregistrerade fordon.¹

¹ Yrkandena 21 och 22 hänvisade till SkU.

Fel! Okänt namn på

Socialt hållbara lastbilstransporter och främjande av den seriösa åkerinäringen

Lastbilstransporter är nödvändiga för att samhället ska fungera. Samtidigt ser vi i dag stora utmaningar för hela åkeribranschen och i synnerhet för alla de som arbetar som förare. Regelbrott som äventyrar arbetsmiljön och låter förare arbeta under närmast livegna villkor har blivit allt vanligare. Oseriösa aktörer utnyttjar arbetskraft med hjälp av falskt egenföretagande och lönedumpning. Det är inte ovanligt att dessa chaufförer med dåliga anställningsvillkor får bo en lång tid i lastbilen bara i väntan på en körning.

Dagens situation skapar en snedvriden konkurrens för seriösa aktörer i branschen som följer kollektivavtal, regler och lagar. Det ger även sämre förutsättningar för att arbeta med åtgärder som höjer trafiksäkerheten, förbättrar miljön och ger minskad klimatpåverkan.

Klimatutmaningen visar tydligt att det är av största vikt att koldioxidutsläppen från lastbilstransporter minskar kraftigt. I Naturvårdsverkets redovisning av svenska utsläpp av växthusgaser under 2011 är det tydligt att utsläppen från trafiken med tunga fordon ökat kraftigt sedan 1990. För personbilar är trenden svagt sjunkande. Även jordbruks- och avfallssektorn minskar sina utsläpp. Därför är det mycket angeläget att minska utsläppen från tunga fordon. Ny teknik som minskar koldioxidutsläppen och oljeberoendet måste bli kommersiellt gångbar så fort som möjligt.

På trafiksäkerhetsområdet finns stora möjligheter till förbättringar. Utbyggnaden av mötesfria vägar har minskat de allvarliga mötesolyckorna där lastbilar är inblandade. Alkolås bör bli obligatoriskt i nya lastbilar och alltfler hamnar måste få alkobommar.

Värna svenska kollektivavtal för goda arbetsvillkor och en sund konkurrenssituation

Inom EU finns i dag en tydlig lagstiftning om så kallade cabotageregler, det vill säga i vilken omfattning en åkeriföretagare från ett land får köra gods-transporter i ett annat land. I dag är det tillåtet för en utländsk transport som ankommer ett annat land att utföra tre inrikes transporter under maximalt sju dagar.

En del av de problem vi ser i dag bygger på att gällande lagstiftning om cabotage inte följs. Varken kontroller eller sanktionssystem fungerar, trots tydliga anvisningar i gällande EU-förordning. Därför bedriver många åkerier från andra länder illegal inrikestrafik i Sverige. Det har lett till omfattande marknadsstörningar och lönedumpning där arbetskraft utnyttjas och seriösa åkerier som betalar avtalsenliga löner har börjat konkurreras ut. Den pågående cabotagestudien vid Lunds Tekniska Högskola visar på att omfattningen av den illegala inrikestrafiken är långt större än vad vi tidigare visste.

Det är inte bara rena dragbilstransporter utan även mer specialiserade transporter.

Den illegala inrikestrafiken har lett till att ett växande antal svenska åkare har sänkt sina priser genom att anlita falska egenföretagare eller förare från utländska bemanningsföretag utan representation i Sverige. I båda fallen kan lönekostnaderna reduceras med uppåt 80 procent. Det rör sig med andra ord om ren lönedumpning. Detta är en marknadsstörning som sprider sig genom att underminera förutsättningarna för de åkerier som lever upp till normala krav på avtalsenliga löner och inbetalda skatter.

EU:s förordningar om yrkestrafikens villkor ger medlemsländerna möjlighet att ta itu med såväl den illegala inrikestrafiken som den omfattande lönedumpningen via falska egenföretagare.

En revidering av gällande cabotagelagstiftning har planerats men har nu skjutits på framtiden av EU-kommissionen.

Vi Socialdemokrater är skeptiska till ändringar eller ett avskaffande av de förordningar som styr cabotagereglerna. Om avregleringen eller ändringar ändå görs måste kommissionen själv ta ansvar för att det skapas tydliga särregler som säkrar de sociala villkoren i åkerinäringen. Detta måste dessutom ovillkorligen ske innan cabotagereglerna avskaffas eller liberaliseras.

En möjlighet är att utstationeringsdirektivets arbetslandsprincip får tydliga, tvingande och tillämpningsregler för åkerinäringen. Det är inte rimligt att vissa aktörer konkurrerar med löner. I stället måste åkeriföretag konkurrera med att erbjuda transportlösningar med kvalitet, miljöhänsyn, trafiksäkerhet och punktlighet.

Det krävs en modell som både garanterar den svenska kollektivavtalsmodellen och fungerar i linje med en ny ordning för godstransporter på väg i EU:s inre marknad.

Lyckas inte regeringen med att komma tillrätta med dagens situation med en stor mängd illegal inrikestrafik i Sverige vill vi att regeringen skriver till EU-kommissionen och begär en tillfällig timeout för cabotagetransporter i Sverige tills regeringen lyckats skaffa sig kontroll över situationen.

Ökad samordning för att stärka kontrollen av yrkestrafiken

I dag är ansvaret för kontrollen av yrkestrafiken utspritt på en rad olika myndigheter. Det är egentligen inget problem då yrkestrafiken berör så många områden. Men vi socialdemokrater ser ändå behovet av tydlig samordning mellan ansvariga myndigheter. Målet måste vara en sund utveckling av den yrkestrafik som bedrivs i Sverige. De myndigheter som måste involveras är polisen, Transportstyrelsen, Trafikverket, Tullen, Skatteverket och Arbetsmiljöverket. Särskilt fokus måste sättas på att de regelverk som finns i dag för yrkestrafiken verkligen efterföljs. Vi ser det också som en fördel om arbetsmarknadens parter på vägtrafikområdet deltar i arbetet.

Fel! Okänt namn

Krav på fast anställning

För att komma tillrätta med den problematiska situationen med en ökad andel falska egenföretagare och oseriösa bemanningsföretag vill vi införa krav på att all personal i åkerbranschen ska ha en fast anställning.

I Holland finns sedan 35 år tillbaka en lag om krav på anställning – ”eis van dienstbetrekking” – som innebär att det endast är tillåtet för ett åkeri att använda sig av personal som har en fast anställning, kör åkeriets egna lastbilar och omfattas av gällande kollektivavtal. Vissa undantag kan göras under arbetstoppar då tillfällig dispens kan ges för att anlita arbetskraft via ett certifierat bemanningsföretag. Vi vill att samma bestämmelser införs också i Sverige.

Krav på att visa upp frakthandlingar

I Norge ställs krav på att en den som utför tillfälliga inrikes transporter ska kunna uppvisa frakthandlingar på den internationella transport som föregick den tillfälliga inrikestrafiken. Det är en kontrollåtgärd som skulle kunna vara intressant för Sverige.

Sjysta villkor – bra initiativ från Transport

Svenska Transportarbetareförbundet har tagit initiativ till en Sjysta-villkor-märkning i åkeribranschen, liknande den märkning som funnits i några år för hotell- och restaurangbranschen. Lastbilar från ett åkeri som tecknar kollektivavtal märks med en dekal, sjysta villkor. Detta gör det enkelt för transportköpare och allmänheten att se om ett åkeri tillämpar kollektivavtal.

Ökat beställaransvar

För att främja den seriösa åkerinäringen och värna goda arbetsvillkor behövs åtgärder för ökat beställaransvar. Upphandlande offentliga organisationer och privata företag måste få ett förtydligt ansvar för att upphandlingar inte leder till farlig arbetsmiljö, dåliga arbetsvillkor och ökade risker för i transportsektorns fall säkerhet och miljö.

Även de som förmedlar transporter, de så kallade speditörerna, måste ingå i beställaransvaret.

Offentliga organisationer och privata företag borde även inse marknadsföringsvärdet av att upphandla transporter där det ställs krav på ”Sjysta villkor” och även fordon med alkoholås och goda miljöprestanda. Precis som att ha rättvisemärkt kaffe i fikarummet och rättvisemärkta bananer i fruktkorgen.

Vi ser även en möjlighet att med att arbetsmarknadens parter eller Transportstyrelsen tar fram beräkningsunderlag för vad en rimlig kostnad för en transport om kollektivavtalsenlig lön betalas och en lastbil med god miljöpre-

Fel! Okänt namn på

standa används. Det gör det lättare för transportköpare att få en överblick över vad transporter kostar när regler och avtal följs.

Gör det lättare att hålla fordon i kvarstad

I dag har polisen begränsade möjligheter att lägga beslag på ett fordon, eller hålla det i kvarstad som det kallas. Vi menar att luckorna i svensk lagstiftning som hindrar detta måste täppas till. Att kunna beslagta fordon då ägare vägrar betala böter för trafikbrott är ett mycket effektivt verktyg för att höja såväl regelefterlevnad som villighet att betala utskrivna böter. Dessa regler måste gälla såväl svenskregistrerade som utlandsregistrerade fordon. En möjlighet är att polisen ges befogenhet att beslagta ett fordon registreringsskyltar på plats eller ges möjlighet att sätta låsblock på hjulen, så kallad klampning.

Se över och höj bötesbeloppen för trafikbrott

En studie från riksdagens utredningstjänst, RUT, visar att bötesbeloppen för yrkestrafikbrott i Sverige många gånger är lägre än i andra jämförbara länder. RUT visar att Sveriges grannländer Danmark och Norge många gånger har högre bötesbelopp för yrkestrafikbrott. Likaså redovisar RUT att Frankrike har ofta högre bötesbelopp än Sverige när det gäller yrkestrafikbrott. Mot bakgrund av detta ser vi att det finns anledning att se över och höja bötesbeloppen för yrkestrafikbrott i Sverige.

Minska stölderna från parkerade lastbilar

Stölderna av gods från parkerade lastbilar och även överfall av chaufförer har ökat på senare år. Vi vill därför att fler säkra uppställningsplatser öppnas för yrkestrafiken. Särskilt i anslutning till platser där chaufförer stannar över natten. Det handlar om de stora hamnarna och andra större logistikcentrum och längs de stora Europavägarna. Arbetet med fler säkra uppställningsplatser kan med fördel snabbas på nu när de nya TEN-T riktlinjerna för transeuropeiska transportnätverk är på plats. Säkra uppställningsplatser nämns i TEN-T riktlinjerna. Även användandet av ny teknik som så kallade elektroniska stängsel runt lastbilar måste främjas. Även ITS-system kan användas för att ge chaufförer information om vad lediga säkra uppställningsplatser finns

Åtgärder mot chaufförsbrist

Inom de kommande åren väntas en brist på kvalificerade chaufförer. Det finns därför anledning att redan nu se till att såväl yrkesprogrammen på landets gymnasieskolor som arbetsmarknadsprogram är förberedda på detta. Väl utbildade chaufförer är mycket betydelsefulla för att både höja trafiksäkerhet-

Fel! Okänt namn på

en och minska vägtransportbranschens klimatpåverkan. Vi ser positivt på de olika tävlingar i körskicklighet som ordnas inte minst för unga chaufförer. Lyckas vi stävja den osunda konkurrensen och förbättra arbetsförhållandena i branschen kan chaufförsyrket bli mer attraktivt. För att öka jämställdheten i transportbranschen är det även viktigt att få fler kvinnor att söka sig till chaufförsyrket och transportbranschen i sin helhet.

Trängselskatt även för utländska fordon

Ett snabbt sätt att komma lite närmare konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkare är att utländska fordon även ska få betala trängselskatt i Stockholm och Göteborg. Vi förutsätter att Finansdepartementet löser frågan så fort som möjligt. Drar regeringen ut på tiden ytterligare kommer vi socialdemokrater återigen ställa krav på att processen ska snabbas på.

Åtgärder i linje med nollvisionen för säkrare lastbilstrafik

Fortsätt utbyggnaden av mötesfria vägar

Varje år är lastbilar inblandade i dödsolyckor i den svenska vägtrafiken. Med en ökad andel mötesfria vägar har de allvarliga mötesolyckorna mellan lastbilar och personbilar minskat. För att minska dem ytterligare behöver än fler vägar i Sverige bli mötesfria. De problem som finns med vägarna i Sverige med potthål, skadad beläggning, spår och tjälskador är även det en trafiksäkerhetsrisk. Därför är vägförbättringar angelägna även för ökad trafiksäkerhet.

Vi socialdemokrater vill att en statlig kommission granskar de tio farligaste vägarna i Sverige och kommer med ett åtgärdsprogram på konkreta trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Ökad bältesanvändning

De gånger som en förare eller passagerare i en lastbil omkommer beror det ofta på att säkerhetsbälte inte har använts. Enigt Trafikverket saknade 95 % bälte av alla som omkom i en lastbil 2005–2009. Trots att det är lag på säkerhetsbälte i lastbil sedan 1999 är bältesanvändningen låg. Trafikverkets studier anger att ungefär hälften av lastbilschaufförerna använder bälte. Åtgärder som främjar bältesanvändning bland yrkestrafiken bör därför främjas. EU bör lagstifta om bältespåminnare även i tunga fordon.

Främja införandet av nya aktiva säkerhetssystem

Utrustning som antisladdsystem, automatbroms, filbytesvarning, hastighetsassistans och döda vinkelvarnare kan markant höja säkerhetsnivån för lastbilar. Mycket av denna utrustning kommer på sikt bli obligatorisk för nya tunga fordon inom EU. Men introduktionen borde kunna påskyndas ytterligare. Fler transportköpare borde ställa krav på att de fordon som används för upphandlade transporter har denna utrustning.

Sannolikt hade effekterna av den allvarliga trafikolyckan på Tranarpsbron i Skåne i januari 2012 blivit betydligt mildare om alla lastbilar hade varit utrustade med automatbroms. I kombination med förbättrad hastighetsefterlevnad skulle en snabb introduktion av automatbroms på tunga lastbilar kunna ge stora förbättringar av trafiksäkerheten.

Obligatoriskt med alkolås

Alkolås är ett effektivt verktyg för att höja trafiksäkerheten. De är särskilt viktiga i lastbilar då konsekvenserna av en olycka med en lastbil kan bli väldigt allvarliga. Användning av alkolås är även en form av kvalitetsstämpel för transportföretag. Vi socialdemokrater anser att alkolås ska bli obligatorisk utrustning i alla nya tunga fordon i EU. Sker inte detta tillräckligt snabbt måste Sverige ansöka om ett nationellt undantag för att kunna införa alkolås.

Redan 2005 ansökte dåvarande infrastrukturministern Ulrica Messing (S) om ett nationellt undantag för Sverige så att alkolås skulle kunna införas. Den gången sa EU-kommissionen nej, men inställningen har börjat svänga. I Europaparlamentets trafiksäkerhetsbetänkande från 2011, som dock inte är lagstiftande, finns en rekommendation om att alla typer av yrkesfordon för person- och godstransporter bör ha alkolås. Även EU:s transportministrar har antagit dokument som på sikt öppnar för alkolås. Den mer positiva hållningen från EU gör att det återigen finns anledning för Sverige att söka om ett nationellt undantag.

Vi ser även positivt på möjligheten att installera så kallade alkobommar i hamnar för att snabbt kunna genomföra nykterhetskontroller av chaufförer som kör iland från färjor. Den pilotverksamhet som bedrivs har bara varit tillfällig. Skulle systemet med alkobommar permanentas vid de stora hamnarna skulle det ge stora trafiksäkerhetsvinster. För mindre hamnar kan systemet med mobila alkobommar fungera utmärkt.

Åtgärder för minskad klimatpåverkan, bättre luftkvalitet och minskat oljeberoende

Sedan 1990 har koldioxidutsläppen från den tunga trafiken i Sverige ökat med 44 procent. Detta är en helt oacceptabel, särskilt som andra sektorer lyckats

Fel! Okänt namn på

minska sina utsläpp. Det krävs snabba åtgärder för att minska utsläppen från tunga fordon. Vi socialdemokrater ser en avståndsbasead vägslitageavgift som en viktig komponent i detta arbete.

Främja nya bränslen och energieffektiva lastbilar

I Sverige har riksdagen ställt sig bakom målet om en fossilbränslefri fordonsflotta till år 2030. De svenska koldioxidutsläppen ska minskas med 40 procent jämför med 1990 års nivå till år 2020. I EU kommissionens vitbok över framtidens transportpolitik talas om att koldioxidutsläppen från transportsektorn ska minskas med 60 procent till år 2050. Mot den bakgrunden måste koldioxidutsläppen från lastbilstrafiken minska kraftigt för att vi överhuvudtaget ska klara de klimatmål som riksdagen ställt upp.

Det finns redan en rad lösningar tillgängliga för att minska koldioxidutsläppen från lastbilstrafiken.

Som ett komplement till vägslitageavgiften ser vi en ökad användning av längre och tyngre fordonskombinationer för att minska lastbilstrafikens klimatpåverkan. Försöket ETT, En trave till, med längre och tyngre timmerbilar har fallit väl ut. Likaså finns försöket duotrailer där en dragbil drar dubbla semitrailers. Fordonslängder kring 30 meter är en intressant utveckling av de svenska lastbilslängderna på 24 och 25,25 meter. Det är också ett sätt att ge seriösa och innovativa åkerier möjligheter att specialisera sina uppdrag och på så vis minska konkurrensen från utländska enkla dragbilar.

Ett ytterligare steg för mer energieffektiva lastbilar är förberedelserna i EU rörande en lagstiftning om koldioxidutsläpp från tunga fordon.

Precis som att det är viktigt att få fram mer energieffektiva lastbilar måste även de fossila bränslena successivt fasas ut. Det finns i dag en rad olika teknikval som dual fuel, en kombination av diesel och gas i komprimerad eller flytande form, enbart komprimerad gas samt bränslet Bio-dme framställt av restprodukter från massaindustrin. Även etanol i ED95 version är ett möjligt bränsle för lastbilar. Detta bränsle har länge används i stadsbussar. Det finns därmed en rad alternativa bränslen för kommersiellt bruk redan i dag. Utmaningen är att få fram infrastruktur för dessa bränslen. Det är också en fördel om nationella särlösningar undviks.

Arbetet med att få ett kommersiellt genombrott för nya bränslen är mycket angeläget, inte bara ur klimatsynpunkt. Den långsiktiga trenden tyder på ett stigande oljepris. Samhällsekonomin i stort och hela transportsektorn kan därför ses som mycket sårbar för snabba och kraftiga höjningar av oljepriset. Kombinerat med ökad energieffektivitet innebär nya bränslen minskat oljeberoende och därmed blir transportsektorn och åkerinäringen mindre sårbar av höjningar av oljepriset. Det vore önskvärt om gas, etanol och hybriddrivlinor kunde få samma genombrott i lastbilsförsäljningen som de fått i stadsbussförsäljningen.

Nu pågår förhandlingar i EU om ett reviderat energiskattedirektiv där minimiskatterna på drivmedel väntas höjas. Detta är positivt då det kan mot-

verka så kallad tankturism till de medlemsländer som har lägre skatter på drivmedel.

På längre sikt kan det även vara aktuellt med elektrifiering av vissa vägsträckor för att möjliggöra användandet av lastbilar med någon form av eldrift.

Förbättrad luftkvalitet

När det gäller utsläpp av hälsovådliga ämnen som partiklar, kvävedioxider och kolväten har dessa minskat markant de senaste tjugo åren. Detta genom EU:s Euronormer för avgasrening. Steget Euro VI införs 2014 och ger än bättre avgasrening. Åtgärder som fasar ut äldre lastbilar och optimerar transportarbetet kan bidra till mindre utsläpp, förbättrad luftkvalitet och därmed bättre hälsa. Vägslitageavgiften som det redogörs för på kommande sida kan bidra till detta.

Införandet av en avståndsbaserad vägslitageavgift för lastbilstransporter

För att finansiera nya investeringar i vägar och järnväg i Sverige vill vi införa en avståndsbaserad vägslitageavgift för lastbilstransporter för alla tunga lastbilar som trafikerar vägnätet i Sverige – såväl svenskregistrerade som utlandsregistrerade.

Enligt studier från Sveriges åkeriföretag är i dag 50 procent av lastbilarna på E4:an vid Ljugby utlandsregistrerade. Tidigare studier från flera av Europavägarna i Sverige har pekat på att 40 procent av lastbilarna på de svenska vägarna är utlandsregistrerade.

Den så kallade cabotagestudien vid Lunds Tekniska Högskola visar att den illegala cabotage trafiken i Sverige är större än vad vi tidigare trott. Studien visar även att det inte bara är dragbilar som driver illegala inrikestransporter i Sverige utan även andra typer av lastbilstransporter.

Mot den bakgrunden anser vi det rimligt att genom en särskild avståndsbaserad avgift internalisera den tunga trafikens kostnader för samhällsekonomin. Då även utlandsregistrerade lastbilar ska betala för att de använder svenska vägar skapas en ökad konkurrensneutralitet mellan svenska och utländska åkerier. Vägslitageavgiften möjliggör nya investeringar i infrastruktur som gynnar exportindustrin i stort, seriösa aktörer i åkerinäringen och den svenska samhällsekonomin.

Det finns också anledning att genomföra vägslitageavgiften för att säkerställa bättre konkurrensneutralitet mellan väg, järnväg och sjöfart. Detta visas bland annat i en studie av OECD. Banavgifterna för järnväg har höjts och det är svårt att se en omfattande sänkning av banavgifterna mot bakgrund av det stora investeringsbehov som finns i järnvägssektorn. Sjöfarten möter ökade

Fel! Okänt namn på

kostnader med införandet av de nya svavelhalterna för sjöfartsbränsle från 2015.

I dag har totalt åtta länder i Europa ett system med avståndsbaserade avgifter. Det är Tyskland, Frankrike, Polen, Österrike, Tjeckien, Slovakien, Ungern och Schweiz. Även i Belgien och Holland finns planer på att införa avståndsbaserade avgifter. Storbritannien inför troligtvis tidsbaserade avgifter 2015. Även i Lettland pågår förberedelser för tidsbaserade avgifter. Även i Ryssland pågår diskussioner om att införa någon form av avståndsbaserad avgift.

En svensk vägslitageavgift bör vara utformad på ett sådant sätt så att teknik som ombordutrustning i lastbilarna är harmoniserad med liknade system i EU. Betalning bör i första hand ske automatiskt via teknik i lastbilarna. Betalning via internet eller manuell betalning kan ske i vissa fall.

Vägslitageavgiften gör det också enklare att kontrollera att utlandsregistrerade lastbilar i Sverige följer EU:s cabotageregler. Vägslitageavgiften är en del av lösningen att komma åt den illegala inrikestrafiken i Sverige.

Det hävdas ibland att systemkostnaderna för avgifter för lastbilstrafiken skulle vara mycket höga i relation till intäkterna. En genomgång från riksdagens utredningstjänst (RUT) visar dock att i systemet i Tyskland utgör systemkostnaderna endast omkring 20 procent av de totala intäkterna. Då Sverige kan komma att införa avståndsbaserade avgifter betydligt senare än många andra EU-länder är det viktigt att lärdomar dras av hur introduktionen har gått i andra länder. Det kan kraftigt minska kostnaderna för genomförandet av en avgift i Sverige.

Vägslitageavgiften ska vara differentierad efter vilken så kallad Euroklass på avgasreningen lastbilen har. En nyare lastbil och därmed högre Euroklass innebär lägre avgift. Från 2014 måste alla nyregistrerade lastbilar uppfylla EU:s senaste avgaskrav, Euro VI. För att förbättra luftkvaliteten och förnyelsen av lastbilsflottan finns det skäl att ge lastbilar som uppfyller Euro VI en inledningsvis låg beskattning jämfört med äldre lastbilar. Vi vill även främja lastbilar som går att tanka med alternativa bränslen eller har hybriddrift. Även treaxlade fordon som har lägre vägslitage än tvåaxlade bör främjas. Är det möjligt vill vi även se om 24- och 25,25 -meterskombinationer kan få någon form av avgiftslättnad.

Det kan finnas anledning att utforma vägslitageavgiften med ett inslag av regional differentiering med skogsindustrin i åtanke.

Vägslitageavgiften väntas inbringa 4 miljarder kronor årligen och kommer att användas till investeringar i såväl förbättrade vägar som förbättrad vinterväghållning, säkra uppställningsplatser och ökad kapacitet och kvalitet i det svenska järnvägsnätet. Sammantaget bidrar skatten på lastbilstransporter till att främja den seriösa åkerinäringen, trafiksäkerheten, miljön, klimatet och Sveriges konkurrenskraft.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 24 september 2013

Anders Ygeman (S)

Monica Green (S)

Lars Mejern Larsson (S)

Suzanne Svensson (S)

Lars Johansson (S)

Leif Pettersson (S)

Roza Güclü Hedin (S)