

Regeringens proposition 2016/17:112

Godstrafikfrågor



Prop.
2016/17:112

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 16 februari 2017

Stefan Löfven

Anna Johansson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny bärighetsklass, BK4, som möjliggör färd med tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som är möjligt i dag. Det föreslås att den nya bärighetsklassen införs genom att betydelsen av beteckningen bärighetsklass i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner utökas med en ny klass, BK4.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2017.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	5
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Bakgrund och uppdrag	8
5	Gällande rätt	10
6	Förhållandet till EU-rätten	11
7	Hållbara godstransporter i hela landet en bärande del i samhällsbygget	11
	7.1 Bättre funktionalitet på järnväg	12
	7.2 Hållbar sjöfart	13
	7.3 Ordning och reda på vägarna	14
	7.4 Ökad internalisering av externa kostnader för godstransporter på väg	15
	7.5 Forskning och innovationer	15
	7.6 Samordnad varudistribution	15
8	Överväganden och förslag	16
9	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	19
10	Konsekvenser	19
	10.1 Allmänt	19
	10.2 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter	20
	10.2.1 Trafikverket	20
	10.3 Ekonomiska konsekvenser för kommuner	20
	10.4 Ekonomiska konsekvenser för företag	20
	10.5 Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner	21
	10.6 Konsekvenser för trafiksäkerheten	21
	10.7 Konsekvenser för miljön	21
	10.8 Konsekvenser för statsfinanserna	22
11	Författningskommentar	23
Bilaga 1	Sammanfattning av Transportstyrelsens rapport	24
Bilaga 2	Sammanfattning av Trafikverkets rapport	27
Bilaga 3	Lagförslaget i Transportstyrelsens rapport	32
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna	33
Bilaga 5	Sammanfattning av Trafikverkets rapport med fördjupade analyser	34
Bilaga 6	Lagrådsremissens lagförslag	36
Bilaga 7	Lagrådets yttrande	39

Bilaga 8	Sammanfattning av Trafikverkets rapport om vilka statliga vägar som Trafikverket kan upplåta för en ny bärighetsklass 4	40	Prop. 2016/17:112
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 februari 2017	42	

Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Prop. 2016/17:112

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 § ¹	
Beteckning	Betydelse
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar.
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).
Cykel	<ol style="list-style-type: none">1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn<ol style="list-style-type: none">a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, ochc. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är<ol style="list-style-type: none">a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,b. inrättat för att föras av den åkande, ochc. konstruerat för en hastighet av

¹ Senaste lydelse 2015:793.

högst 20 kilometer i timmen.
 4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a–c och som antingen
 a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller
 b. är självbalanserande.

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar.
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2), bärighetsklass 3 (BK3) och bärighetsklass 4 (BK4).
Cykel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lefordon. 2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn <ol style="list-style-type: none"> a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt. 3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är <ol style="list-style-type: none"> a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person, b. inrättat för att föras av den åkande, och

c. konstruerat för en hastighet av Prop. 2016/17:112
högst 20 kilometer i timmen.

4. Ett eldrivet fordon utan tramp-
eller vevanordning som uppfyller
villkoren i 3 a–c och som antingen

a. har en elmotor vars kontinuer-
liga märkeffekt inte överstiger
250 watt, eller

b. är självbalanserande.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2017.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen gav den 10 april 2014 Transportstyrelsen och Trafikverket uppdrag att vidta förberedelser för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet (Näringsdepartementets ärende N2014/01844/TE). Trafikverket och Transportstyrelsen redovisade uppdraget till regeringen i var sin rapport den 18 augusti 2014. En sammanfattning av Transportstyrelsens rapport finns som *bilaga 1* och en sammanfattning av Trafikverkets rapport finns i *bilaga 2*. Transportstyrelsens lagförslag finns i *bilaga 3*. Rapporterna skickades på gemensam remiss. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementets ärenden N2014/03453/MRT respektive N2014/03454/MRT.

Den 13 maj 2015 beslutade regeringen att uppdra åt Trafikverket att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att tillåta tyngre fordon att trafikera vissa delar av det allmänna vägnätet (Näringsdepartementets ärende N2015/04204/MRT). En sammanfattning av Trafikverkets analyser finns i *bilaga 5*.

Regeringen beslutade den 3 oktober 2016 att uppdra åt Trafikverket att redovisa vilka statliga vägar som skulle vara lämpliga att tillhöra en ny bärighetsklass, BK4. En sammanfattning av Trafikverkets redovisning finns i *bilaga 8*.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 3 oktober 2016 att inhämta Lagrådets yttrande över det lagförslag som finns i *bilaga 6*. Lagrådet lämnade förslaget utan erinran. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 7*.

I förhållande till lagrådsremissen föreslås ett senare datum för ikraftträdande. Ändringen är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

4 Bakgrund och uppdrag

I Sverige har utvecklingen gått i riktning mot allt längre och tyngre lastbilar. År 1990 utförde lastbilskeppage med en bruttovikt över 50 ton cirka 36 procent av de tunga lastbilarnas totala trafikarbete. År 2011 hade andelen ökat till 52 procent. Det har pågått försök i Sverige sedan 2009 med längre och tyngre fordonståg än den i dag tillåtna längden om 24 meter, dock maximalt 25,25 meter om vissa särskilt angivna villkor är uppfyllda, och den numera maximalt tillåtna bruttovikten om 64 ton. Försöken visar att energianvändningen kan minska med mellan 10 och 25 procent per ton fraktat gods. Utsläppen av koldioxid minskar i motsvarande grad. Det finns också en samhällsnytta i en mer rationell användning av infrastrukturen genom att ledig kapacitet kan utnyttjas

mer effektivt. Det innebär normalt sänkta transportkostnader eftersom det krävs färre fordon för att transportera samma mängd gods.

Samtidigt har det visat sig att det finns möjligheter för samhället att tillgodogöra sig fördelar genom att i ett första steg tillåta fordon med högre bruttovikt än i dag, men med maximalt tillåten längd och axeltryck oförändrade. Med en högsta tillåten bruttovikt på upp till 74 ton finns flera olika fordonskombinationer som med fler axlar än på dagens fordon inte ökar trycket från varje axel på vägbanan. Sådana tyngre fordonståg ger därför normalt begränsat ökat vägslitage. Ökad totallast innebär färre fordonståg vilket medför att ett antal axlar totalt på vägnätet försvinner, vilket i sin tur reducerar vägslitaget. Däremot kan den totalt sett högre vikten för hela fordonståget innebära problem för vissa broar och vägar vilka inte är dimensionerade för att klara den ökade belastning som dessa fordonståg kommer att orsaka.

De försök som har gjorts har inte kunnat visa på negativa trafiksäkerhetseffekter från den här typen av fordon. Det är givetvis mycket viktigt att fordonen har den senaste teknologin vad gäller säkerhet och stödssystem så att de håller rätt vikt och endast befinner sig på vägar som klarar sådana fordon.

Mot denna bakgrund fick Trafikverket och Transportstyrelsen den 10 april 2014 i uppdrag av regeringen att vidta förberedelser för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet.

I Transportstyrelsens uppdrag ingick att lämna förslag på författningsändringar som gör det möjligt att på väg som inte är enskild tillåta färd med fordonståg med bruttovikt upp till 74 ton inom nu gällande längdbegränsningar i 4 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276) och, med ytterligare modulerheter enligt artikel 4.4 b i rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. Transportstyrelsen skulle också beskriva konsekvenserna av de föreslagna förändringarna, bl.a. de samhällsekonomiska konsekvenserna kopplat till de transportpolitiska målen samt de finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer. De föreslagna förändringarna ska kunna genomföras med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå.

I Trafikverkets uppdrag ingick att identifiera ett statligt vägnät där det redan i dag, eller med begränsade åtgärder, skulle vara möjligt att tillåta fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton. Kommunala vägar, exempelvis anslutningspunkter till terminaler och industrier, skulle ingå i analysen. Vidare ingick att analysera behovet av ytterligare åtgärder på andra delar av det statliga vägnätet, att redovisa vilka åtgärder som skulle vara nödvändiga för att möta detta behov samt att beskriva konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna, bl.a. de samhällsekonomiska konsekvenserna kopplade till de transportpolitiska målen samt de finansiella konsekvenserna för privata och offentliga aktörer. De föreslagna förändringarna ska kunna genomföras med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå.

Regeringen beslutade den 13 maj 2015 att uppdra åt Trafikverket att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att tillåta tyngre fordon att trafikera vissa delar av det allmänna vägnätet. Den 3 oktober

Prop. 2016/17:112 2016 beslutade regeringen att uppdra åt Trafikverket att redovisa vilka statliga vägar som skulle vara lämpliga att tillhöra en ny bärighetsklass, BK4. De vägar som kan bli aktuella att tillhöra den nya bärighetsklassen är vägar där transporter på järnväg eller sjöfart inte är möjligt, för att inte äventyra överflyttningen av transporter från väg till järnväg och sjöfart, och på vägar som redan klarar den tyngre vikten. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 15 november 2016.

5 Gällande rätt

Bestämmelser om högsta tillåtna axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt högsta tillåtna bruttovikt för färd på vägar finns främst i 4 kap. 11–14 §§ trafikförordningen (1998:1276) och i bilagorna 1–3 till förordningen. Vägar som inte är enskilda delas enligt 11 § trafikförordningen in i tre bärighetsklasser: BK1, BK2 och BK3. Allmän väg tillhör vanligtvis BK1. Om det är särskilt föreskrivet, kan en väg tillhöra BK2 eller BK3. I 12–14 §§ och angivna bilagor anges de specifika mått som gäller för respektive bärighetsklass.

Av 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner framgår att bärighetsklass definieras som indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är enligt definitionen bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3). Beteckningarna i lagen om vägtrafikdefinitioner är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa. I ett flertal författningar på vägtrafikområdet anges att de beteckningar som används i respektive författning har samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner. I anslutning till lagen om vägtrafikdefinitioner gäller förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som innehåller definitioner utöver dem som finns i lagen. Lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner kan sägas begränsa möjligheterna att i andra författningar meddela bestämmelser där beteckningarna används i eller får annan betydelse.

Bestämmelserna om beteckningen bärighetsklass fördes 2006 över från förordningen om vägtrafikdefinitioner till lagen om vägtrafikdefinitioner. Lydelsen ändrades inte. Syftet med överflyttningen var att man ville komma bort från hänvisningen i den dåvarande fordonsskattelagen (1988:327) till en författning av lägre dignitet. Detta hade sin bakgrund i att bärighetsklassbestämmelserna har betydelse för skattevikten enligt 1 kap. 6 § vägtrafikskattelagen (2006:227), jfr regeringens proposition 2005/06:65 Ny vägtrafikskattelag, m.m. s. 150.

Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen meddelades i syfte att inom ramen för den gemensamma transportpolitiken möjliggöra att vägfordon utnyttjas bättre i trafik mellan medlemsstaterna.

Direktivet gäller i huvudsak dimensioner och vikt på tunga lastbilar, tunga bussar och därtill kopplade tunga släpvagnar. Huvudregeln är att medlemsstaterna inte får vägra eller förbjuda användning av dessa fordon inom sina territorier om fordonen inte överskrider de gränsvärden för längd och bredd som anges i bilaga I till direktivet. Direktivet har delvis omarbetats och ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015 om ändring av rådets direktiv 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. Direktivet ska vara genomfört senast den 7 maj 2017.

Gällande direktiv begränsar generellt möjligheterna för Sverige att, med hänsyn till våra gemenskapsrättsliga förpliktelser, införa bestämmelser som möjliggör att längre och tyngre fordonståg får föras på vägar som inte är enskilda. Båda direktiven medger dock undantag för vissa nationella transporter, jfr artikel 4 i direktiv 96/53/EG.

7 Hållbara godstransporter i hela landet en bärande del i samhällsbygget

Sverige är en stark industrination där industrin, inklusive de industrinära tjänsteföretagen, skapar närmare en miljon jobb och står för större delen av landets export. I Trafikverkets prognoser antas godstransportflödena öka på de stora stråken, mellan befolkningstäta områden och vid de stora hamnarna. Det är därför viktigt att kvaliteten på dessa funktionella stråk tillgodoses.

Ett väl fungerande transportsystem är också en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet. Svensk basindustri, och då särskilt skogsnäringen, är beroende av fungerande godstransporter som många gånger påbörjas på landsbygden och i glesbefolkade områden. Basindustrin kan även ha behov av tunga transporter till och från orter med låg befolkningstäthet. Ofta inleds dessa på väg, för det mesta på mindre vägar där lastbilstransport är det enda alternativet, för att sedan lastas om till mer kapacitetsstarka och klimatsmarta transporter på järnväg eller till sjöss. Intermodaliteten i systemet är en viktig faktor för effektiva och långsiktigt hållbara transporter.

Järnvägen har en betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och väl fungerande transporttjänster med tåg bidrar till att uppnå mål om hög

Prop. 2016/17:112 sysselsättning och en ökad andel kvalificerad industriproduktion. Regeringen vill att järnvägens roll ökar genom att en större andel av de långväga godstransporterna sker via järnväg och sjöfart än i dag.

Sjöfarten spelar också en viktig roll för näringslivets transporter. Mellan 80 och 90 procent av den svenska exportvolymen använder sjöfart som transportmedel någon gång i transportkedjan enligt en uppskattning av Trafikanalys. Regeringen vill se en ökad andel transporter till sjöss, inklusive inlands- och kustsjöfart. Regeringen vill säkerställa goda arbetsvillkor och förbättra förutsättningarna för en sund konkurrens inom transportsektorn. Det handlar om justa villkor. Det är av vikt både för att säkra en god arbetsmiljö, hög trafiksäkerhet, hållbar utveckling och för en långsiktigt robust tillväxt.

Regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Godstransporternas klimatpåverkan behöver minska kraftigt jämfört med dagens nivå. En tillräcklig förändring, som leder till att uppsatta klimatmål nås, kan bara åstadkommas genom en kombination av flera olika åtgärder: transporteffektivt samhälle, energieffektivisering och övergång till förnybara drivmedel.

7.1 Bättre funktionalitet på järnväg

För att minska trafikstörningar och andra problem som orsakar samhället och näringslivet onödiga kostnader har regeringen förstärkt och effektiviserat järnvägsunderhållet. I regeringens budgetpropositioner för 2015, 2016 och 2017 har utgifterna till järnvägsunderhåll under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökat. Det uppgick till 620 miljoner kronor under 2015 och till 1 340 miljoner kronor per år under perioden 2016–2018. Propositionen *Infrastruktur för framtiden* (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101) innebär en fortsatt kraftig förstärkning av järnvägsunderhållet. Regeringen anser även att det är viktigt att underhållet av infrastrukturen bedrivs effektivt. Regeringen uppdrog därför 2016 åt Trafikverket att genomföra fördjupade utredningar och presentera möjliga åtgärder för hur järnvägsunderhållet kan organiseras och genomföras för att stärka förmågan till ett effektivt utförande. Trafikverket ska slutredovisa uppdraget senast den 24 februari 2017.

Längre och tyngre godstågkan stärka konkurrenskraften för gods på järnväg och bidra till klimatsmarta godstransporter. Regeringen uppdrog därför 2015 åt Trafikverket att utreda möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg på det befintliga svenska järnvägnätet. Trafik med 730 meter långa godståg är redan i gång på sträckorna Hallsberg–Göteborg–Malmö. Förslag på infrastrukturåtgärder och regeländringar som syftar till att möjliggöra att köra tyngre och längre godståg bör utredas vidare.

Riksdagen har i ett tillkännagivande (bet. 2016/17:TU4, punkt 4, rskr. 2016/17:101) anfört att regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet. Regeringen anser att frågan om en strategi för gränsöver-

skridande järnvägstrafik som bl.a. kan bidra till att minimera negativa konsekvenser av störningar i transportsystemet är av stor betydelse. Regeringen avser att återkomma med en godsstrategi som också rymmer frågan om gränsöverskridande järnvägstrafik.

7.2 Hållbar sjöfart

Den 20 oktober 2016 trädde det nya systemet med tonnagebeskattning i kraft. Kvalificerade svenska rederier kan nu välja mellan vanlig bolagsbeskattning och tonnagebeskattning. Syftet med att införa tonnagebeskattning är att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan. Sedan tidigare har i princip samtliga EU-medlemsstater någon form av tonnagebeskattningssystem. Genom införandet av tonnagebeskattning i Sverige stärks den svenska handelsflottans konkurrenskraft.

Regeringen har uppdragit åt Sjöfartsverket att, i nära samarbete med Trafikverket, analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige, identifiera eventuella hinder och föreslå åtgärder i syfte att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. Uppdraget redovisades den 30 december 2016 och bereds nu inom Regeringskansliet. Regeringen har för avsikt att arbeta vidare med inriktningen att den inhemska sjöfartens potential nyttjas för att minska behovet av lastbilstransporter.

Flera åtgärder har redan genomförts eller är på gång som ska underlätta t.ex. vid inflaggning av fartyg i det svenska fartygsregistret och i övrigt förbättra kontakterna mellan rederier och myndigheter. Regeringskansliet har låtit Stockholms universitet ta fram ett antal förenklingsförslag som huvudsakligen rör fartygsregistret. Åtgärderna berör såväl stora som mindre företag, skärgårdsredare samt privatpersoner. En proposition om förenkling inom sjöfarten planeras till våren 2017. Transportstyrelsen har tillsatt en ”inflaggningslots”. Transportstyrelsen jobbar också med att skapa en ”one-stop-shop” så att ett rederi bara behöver vända sig till en myndighet vid fartygsregistrering. Ett uppdrag om att utreda förutsättningarna för att ytterligare underlätta registrering i fartygsregistret rapporterades i oktober 2016 och bereds nu vidare inom Regeringskansliet.

Regeringskansliet har också låtit Stockholms universitet ta fram förslag till ändringar i svensk lagstiftning som möjliggör att Sverige ska kunna ställa krav på hur utländska fartyg som går i cabotage i Sverige ska vara konstruerade, utrustade och bemannade. Förslagen berör arbetet med säkerhet, miljö och att få justa villkor för anställda. Rapporten ska remitteras.

Transportstyrelsen har påbörjat ett arbete med avsikt att enhetligt riskbedöma dagens lotsleder på ett mer ingående sätt och sett utifrån dagens fartygstrafik. Detta kan medföra att de lotspliktsgränser som gäller i dag kan komma att justeras. Även utformningen av lotsdispenssystemet ska ses över. Det kan medföra att kraven för att få en lotsdispens kan modifieras och att det kan skapas en större flexibilitet när lotsplikt ska råda. Avsikten med översynen av nuvarande lotspliktsystem är att skapa ett mer riskbaserat regelverk med utgångspunkt att även fartygens utrustning och standard beaktas.

Prop. 2016/17:112 På Transportstyrelsen pågår projektet nationella föreskrifter (PNF), där hela regelverket för svenska fartyg som går i nationell trafik och inte omfattas av internationella regler ska ses över. Målsättningen är att ta fram ett modernt funktionsbaserat regelverk och ett effektivt tillsynssystem. En proposition om ett förändrat tillsynssystem för nationella fartyg planeras till våren 2017.

Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för 2016 i uppdrag att se över bemannings- och behörighetsregler för den nationella sjöfarten kopplat till det pågående arbetet med projektet nationella föreskrifter (PNF) dvs. enklare och mer funktionsbaserade regler för fartyg som går i nationell trafik. Uppdraget ska slutrapporteras den 2 oktober 2017.

ECO-bonus är ett finansieringssystem som bland annat prövats i Italien under åren 2007–2009 och syftar till att stödja lastägare som önskar flytta gods från land till sjöfart. Inom ramen för Zero Vision Tool har en förstudie om ECO-bonus utarbetats. Grundtanken med ett ECO-bonus-system är att stödja intermodala transportlösningar och kompensera för de merkostnader som kan vara förenade med att välja sjötransporter som en del av en transportkedja. Ett ECO-bonussystem skulle kunna främja utvecklingen av kust- och inlandsjöfart.

På senare år har en lång rad positiva beslut fattats i EU och i FN:s sjöfartsorganisation IMO som syftar till att förbättra sjöfartens miljö- och klimatprestanda. IMO har bl.a. beslutat att införa ett globalt obligatoriskt datainsamlingsystem för rapportering av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från fartyg. Regeringen ser positivt på detta och kommer att vara fortsatt aktiv i arbetet för en hållbar sjöfart.

7.3 Ordning och reda på vägarna

För att skapa ordning och reda i transportbranschen krävs politiskt arbete såväl på nationell nivå som i EU. Åtgärder som underlättar hindrande av fortsatt färd och en hög sanktionsavgift för brott mot EU:s regler för gränsöverskridande lastbilstrafik, innebär att det nu finns mer kraftfulla verktyg för att försvåra för illegal lastbilstrafik. Regeringen har även aktivt drivit frågorna om ordning och reda på vägarna inom EU-arbetet. Under 2017 väntas EU-kommissionen presentera förändrad lagstiftning på vägtransportområdet. Regeringen är aktiv i arbetet med dessa frågor och prioriterar ökad regel efterlevnad och justa arbetsvillkor.

För att uppnå justa villkor och motverka osund konkurrens krävs även en effektiv kontroll och uppföljning av lagar och regler ute på vägarna. För att motverka osund konkurrens i transportbranschen har regeringen gett Polismyndigheten i uppdrag att vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotagettransporter. Till detta har regeringen i budgetpropositionen för 2017 avsatt 25 miljoner kronor extra per år fram till 2020. Där görs även en satsning på 10,7 miljoner kronor per år fr.o.m. 2017 tills vidare för flygande inspektioner av nyttofordon, delvis mot bakgrund av nya EU-regler om flygande inspektioner vid vägkanten.

7.4 Ökad internalisering av externa kostnader för godstransporter på väg

Prop. 2016/17:112

Den 1 januari 2016 höjdes energiskatten för dieselbränsle med 53 öre per liter. Från och med 2017 ska skattesatserna på bensin och dieselbränsle årligen räknas upp med beaktande av BNP-utvecklingen. Detta sker genom ett schabloniserat tillägg av två procentenheter till KPI-omräkningen för både energi- och koldioxidskatten där det ytterligare tillägget läggs på energiskatten. Detta innebär att den tunga godstrafiken på väg i än större grad betalar sina samhällsekonomiska kostnader. Regeringen har tillsatt en utredning som ska utreda hur en vägslitageskatt för svenska och utländska tunga lastbilar kan utformas (dir. 2015:47).

7.5 Forskning och innovationer

Vinnova, Energimyndigheten och Formas finansierar sexton strategiska innovationsprogram, bland annat programmet InfraSweden2030, som ska bidra till utvecklingen av framtida transportinfrastruktur och där järnväg är en stor del. Nyckelorden är integrerade och hållbara lösningar, systemperspektiv och global konkurrens. Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas. I samband med en sådan utbyggnad bör det finnas potential för nya tåg- och järnvägsindustriella lösningar samt exportmöjligheter. Svenskt järnvägs-kunnande måste tas tillvara och utvecklas i samband med järnvägens utbyggnad.

Tunga fordon står för cirka 20 procent av det svenska vägtransport-systemets energianvändning. Tyngre lastbilar är ett sätt att öka energi-effektiviteten. EU:s lagstiftning, senast Euro 6, har bidragit till att minska emissioner från nya lastbilar. Dock drivs nästan alla tunga fordon med fossila bränslen. Tillgången till biodrivmedel är i dagsläget begränsad, även om vissa biodrivmedel har fått ett mindre genombrott. Det är också svårt att försörja tunga fordon med el från batterier. Elektrifierade vägar, eller elvägar, kan därför vara ett alternativt sätt att minska energianvändningen och utsläppen av koldioxid från tunga fordon. För närvarande genomförs demonstrationsprojekt för att ge kunskap om hur elvägar fungerar i praktiken. Demonstrationsprojekten finansieras gemensamt av staten, regionala organ och näringslivet och pågår fram till 2018. Det är angelägna projekt både för innovationskraften i svensk industri och en fossilfri transportsektor.

7.6 Samordnad varudistribution

Många kommuner arbetar aktivt med samlastning och samordnad varudistribution för att uppnå positiva effekter som minskade kostnader, ökad framkomlighet och minskad miljöpåverkan. Tidigare bedömningar har uppskattat att antalet lastbilsrörelser i städer kan minska med 30 till 70 procent genom samordning av transporter. Regeringen ser därför positivt på hur man på detta sätt kan effektivisera godstransporterna genom ökad samordning.

Regeringens förslag: En ny bärighetsklass införs för att möjliggöra färd med tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som är möjligt i dag. Den nya bärighetsklassen införs genom att betydelsen av beteckningen bärighetsklass i lagen om vägtrafikdefinitioner utökas med en ny klass, BK4.

Förslaget i Transportstyrelsens rapport: Överensstämmer med regeringens.

Förslaget i Trafikverkets rapport: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Trafikverket föreslår att en ny bärighetsklass BK74 inrättas.

Remissinstanserna: *Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Rikspolisstyrelsen, Trafikanalys, VINNOVA, Regionförbundet Jämtlands län, Region Dalarna, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Göteborgs stad, Mönsterås kommun, Piteå kommun, Överkalix kommun, CLOSER, Kungliga skogs- och lantbruksakademien, Kungliga tekniska högskolan (KTH), Lunds universitet, BIL Sweden, Lastfordonsgruppen, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Livsmedelsföretagen, Motormännen, Näringslivets regelnämnd, Näringslivets transportråd, Scania AB, Skogforsk, Skogsindustrierna, Sveriges Akeriföretag, Biltrafikens arbetsgivareförbund, AB Volvo, Stora Enso, SSAB, Svenska Trädbränsleföreningen, Norra Skogsägarna och NärLjus* tillstyrker förslaget att tillåta fordon med en bruttovikt på upp till 74 ton på det allmänna vägnätet. *Regelrådet, Region Skåne (Skåne läns landsting), Regionförbundet Sörmland (Kommunala samverkansorganet Regionförbundet Sörmland)*, och *Fagersta kommun* avstyrker förslaget. *Kommunala samverkansorganet Regionförbundet Sörmland* anser att inriktningen mot tyngre och längre fordon helt eller delvis motverkar och försvårar överföringen av gods från väg till järnväg utifrån de satsningar som görs i länet. Förslaget innehåller inte tillräckliga system för övervakning och sanktioner för att förhindra att berörda fordonstyper inte trafikerar sträckor i länet som inte är utpekade. *Fagersta kommun* anser att rapporten är ofullständig ur ett kommunalt perspektiv, eftersom den inte beskriver kostnaderna för att anpassa kommunala gator eller enskilda vägar till de föreslagna åtgärderna eller hur detta ska finansieras. Förslaget belastar det kommunala vägnätet och den kommunala ekonomin. *Fagersta kommun* är tveksam till miljönyttan eftersom detta riskerar medföra en konkurrensfördel för lastbilstrafiken på järnvägens bekostnad.

Skälen för regeringens förslag: Valfungerande och socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbara transporter i hela Sverige är en prioriterad fråga för regeringen. Ett av regeringens mål är att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. Ett sätt att uppnå detta kan vara att tillåta större fordon med högre lastkapacitet. Generellt resulterar den högre lastkapaciteten i sänkta kostnader och minskade utsläpp av koldioxid per transporterat ton gods. Det skulle också bidra till att stärka svenskt näringslivs internationella konkurrenskraft och understödja en fortsatt produktivitetsutveckling. Regeringen är därför generellt positiv till att tillåta tyngre lastbilar under förutsättning att det leder till mindre miljö-

och klimatpåverkan, effektivare transporter, nytta för näringslivet och att kostnaderna för anpassning av infrastrukturen står i relation till den ökade samhällsnyttan.

Trafikverket har föreslagit att en ny bärighetsklass BK74 inrättas. Baserat på de erfarenheter som vunnits ur det s.k. HCT-programmet, High Capacity Transport, menar Trafikverket att dagens bestämmelser om axeltryck, boggityck och trippelaxeltryck bör bibehållas men att den tillåtna bruttovikten bör höjas. Bibehållna axeltryck skyddar framför allt vägar med svagare konstruktiv uppbyggnad. Trafikverket föreslår i sin rapport den 20 november 2015 med fördjupade analyser att hela det statliga BK1-vägnätet upplåts för ett framtida BK4 på längre sikt. Upplåtandet av ett vägnät för BK4 föreslås ske stegvis på ett ansvarsfullt sätt där infrastrukturens framtida värden inte riskeras och där relevanta fordonskrav tillämpas som bidrar till att framkomligheten och säkerheten inte riskeras. Trafikverket föreslår vidare att i ett första steg upplåta ett begränsat vägnät för BK4. Trafikverkets bedömning är att det kan ske cirka ett år efter att ett beslut om ett införande av en ny bärighetsklass tagits. Ett sådant vägnät karaktäriseras av att en tillräckligt stor delmängd av vägnätet klarar belastningen från tyngre transporter på ett hanterbart sätt. Trafikverket föreslår därefter en successiv utbyggnad av det begränsade vägnät som har föreslagits för BK4. Utbyggnadsplanen bör vara grundad på samhällsekonomiska principer och bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket föreslår att utbyggnaden ska prioriteras i nära samarbete med näringslivet och att skogslänen och ett huvudvägnät ska prioriteras i ett första skede.

Transportstyrelsen har uttryckt att det finns en bristande logik i beteckningen BK4 eftersom tanken med den nya bärighetsklassen är att kunna tillåta ytterligare högre bruttovikt än övriga bärighetsklasser, där nuvarande BK1 tillåter högst bruttovikt och BK3 tillåter lägst. Transportstyrelsen bedömer ändå att den mest ändamålsenliga lösningen, för att på väg som inte är enskild tillåta färd med fordonståg med bruttovikt upp till 74 ton, är att en ny bärighetsklass förs in i lagen om vägtrafikdefinitioner. Transportstyrelsen föreslår att den nya bärighetsklassen betecknas bärighetsklass 4 (BK4).

Regeringen stöder Transportstyrelsens förslag att en ny bärighetsklass ska betecknas BK4. Begränsningarna i vikt för respektive bärighetsklass anges inte i lagen utan på förordningsnivå. Viktbegränsningen för den nya bärighetsklassen bör lämpligen, som föreslagits i Transportstyrelsens rapport, införas i trafikförordningen (1998:1276) där gällande viktgränser för de övriga bärighetsklasserna anges.

Regeringen anser att ett upplåtande av ett vägnät för BK4 bör vägledas av vissa principer. De totala klimat- och miljöeffekterna måste bli positiva och regeringens ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart får inte åsidosättas. Upplåtandet måste också ske med bibehållande av dagens höga säkerhetsnivå i linje med Nollvisionens målsättningar. Det måste också ske på ett ansvarsfullt sätt så att infrastrukturens framtida värden inte riskeras. Regeringen gav den 3 oktober 2016 Trafikverket ett uppdrag där principerna skulle anges för hur vägar kan anses lämpade för BK4, hur ett begränsat vägnät kan öppnas för tyngre fordon på ett ansvarsfullt sätt och hur samtidigt en överflyttning av gods

Prop. 2016/17:112 från järnväg och sjöfart till väg kan undvikas. Trafikverket redovisade uppdraget den 15 november 2016.

Vid anpassningar av infrastrukturen måste kostnaderna stå i relation till den ökade samhällsnyttan. Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen inför planperioden 2018–2029. Regeringen beslutade den 6 oktober 2016 att överlämna en proposition till riksdagen med förslag till inriktning för infrastrukturplaneringen och ekonomiska ramar för planperioden, Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21). Propositionen är behandlad av riksdagen (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). När riksdagen nu har slagit fast en inriktning följer åtgärdsplanering i syfte att ta fram en trafikslagsövergripande nationell plan. Inom ramen för åtgärdsplaneringen prövas medelsbehoven för ett införande av ett BK4-vägnät utifrån övriga behov i transportsystemet och den samhällsekonomiska nyttan.

Skatteverket noterar att införandet av den nya bärighetsklassen 4 på vissa vägar innebär att skattevikten och den högsta tillåtna bruttovikten inte längre följs åt utan en ändring av vägtrafikskattelagen (2006:227). Skatteverket anser att det för att upprätthålla ett konsistent system bör övervägas om vägtrafikskattelagen ska ändras samtidigt som ändringarna om högsta tillåtna bruttovikt i trafikförordningen genomförs. Av 1 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227) framgår att vägtrafikskatt i form av fordonsskatt och saluvagnsskatt ska betalas till staten för vissa fordon enligt den lagen. Fordonsskatten beräknas något olika beroende på vilken kategori fordonet tillhör. För vissa fordon är fordonsskatten viktbaserad och beräknas efter den så kallade skattevikten. Enligt 6 § vägtrafikskattelagen är skattevikten för bland annat tunga bussar, tunga lastbilar och tunga terrängvagnar fordonets totalvikt, dock högst den bruttovikt som fordonet får föras med på vägar som tillhör bärighetsklass 1, BK1. Fordonsskatten för dessa fordon är således betingad av viktbegränsningarna i BK1. Införandet av en ny bärighetsklass inverkar inte på själva beräkningen av skattevikten eller det maximala skatteuttaget. Fordon som är tyngre än vad som är tillåtet på BK1 kommer således inte att beskattas hårdare. *Trafikverket* antar att fordonsskatten för fordonståg med högre bruttovikt troligtvis kommer att bli högre. *Transportstyrelsen* menar att det med hänsyn till konkurrensneutraliteten kan finnas anledning att i framtiden utreda om vägtrafikskattelagen och dess bilagor bör revideras med anledning av de föreslagna ändringarna om den högsta tillåtna bruttovikten i trafikförordningen. Transportstyrelsen konstaterar dock att frågan ligger utanför dess uppdrag. Frågan utgör inte en legal förutsättning för att tillåta längre och tyngre fordonståg på vägar som inte är enskilda och den har därför inte utretts närmare. Regeringen instämmer i Transportstyrelsens konstaterande och något beredningsunderlag för en ändring av vägtrafikskattelagen finns därmed inte. Detta kan emellertid möjligen bli fråga för överväganden i ett senare skede.

Kommunala samverkansorganet Regionförbundet Sörmland anser att tyngre och längre fordon helt eller delvis motverkar överföringen av gods från väg till järnväg. Regeringen är medveten om denna problematik. De systemanalyser som Trafikverket låtit göra visar att det finns en viss risk för överflyttning av transporter från järnväg till väg i framtiden som en följd av att tyngre godstransporter tillåts på väg. Systemanalyserna visar

samtidigt att miljöeffekterna totalt sett blir positiva genom minskade utsläpp av såväl koldioxid som luftföroreningar. Regeringens uppfattning är också att ett upplåtande av ett vägnät för BK4 ska ske på ett sådant sätt att de totala klimat- och miljöeffekterna blir positiva. *Skåne läns lands-ting* (Region Skåne) anser att förslagen från Transportstyrelsen och Trafikverket bör genomföras först om vidare utredningar tydligt visar att införande av HCT är fördelaktigt på lång sikt och att investeringarna kan motiveras framför andra investeringar. Som nämnts ovan anser regeringen att kostnaderna måste stå i relation till den ökade samhällsnyttan vid anpassningar av infrastrukturen. *Fagersta kommun* är också tveksam till miljönyttan och anser dessutom att förslaget från Transportstyrelsen kommer att belasta den kommunala ekonomin. Regeringen vill i detta sammanhang erinra om att det är kommunerna själva som beslutar om vilken bärighetsklass deras gator och vägar ska tillhöra. Om en förändrad bärighetsklassning till BK4 bedöms vara för kostsam för en kommun kan den alltså avstå från en sådan klassning.

9 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Den föreslagna lagändringen ska träda i kraft den 1 juli 2017.

Förslaget i Transportstyrelsens rapport: I rapporten lämnas inget förslag om ikraftträdandedatum.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har berört frågan.

Skälen för regeringens förslag: Den föreslagna lagändringen bör träda i kraft så snart som möjligt. Ett lämpligt tillfälle är den 1 juli 2017. Några övergångsbestämmelser behövs inte.

10 Konsekvenser

10.1 Allmänt

Syftet med den nya bärighetsklassen, BK4, är att möjliggöra en effektivisering av godstransporter på väg. Med den nya bärighetsklassen blir det möjligt att öka mängden gods på ett enskilt fordon. Det behövs alltså färre fordon för att transportera samma mängd gods. Därmed kan miljöeffekterna liksom kostnaderna per transporterat ton gods minska. De minskade kostnaderna kan samtidigt leda till att vägtransporter blir mer attraktiva jämfört med andra trafikslag, givet att dessa inte effektiviseras i motsvarande grad.

En ny bärighetsklass i lagen om vägtrafikdefinitioner innebär dock i sig inga konsekvenser. Det är först i samband med att Trafikverket eller en

Prop. 2016/17:112 kommun beslutar att en vägsträcka ska tillhöra den nya bärighetsklassen som konsekvenser uppkommer.

Denna konsekvensbedömning utgår ifrån att den nya bärighetsklassen införs successivt och ansvarsfullt på det allmänna vägnätet, jfr avsnitt 8.

10.2 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter

Bland statliga myndigheter är det framför allt Trafikverket som påverkas av förslaget. För andra myndigheter bedöms de ekonomiska konsekvenserna bli små.

10.2.1 Trafikverket

De ekonomiska konsekvenserna för Trafikverket är beroende av i vilken takt och omfattning det allmänna vägnätet öppnas för tyngre fordon och vilken standard dessa vägar har i dag. Medel till bärighetsåtgärder finns avsatta i den nationella planen. Inom ramen för detta finns möjlighet att genomföra åtgärder för högre bärighet (BK4) på ett utpekad vägnät. Totalt finns det 15,8 miljarder kronor avsatta till bärighetsåtgärder inom planperioden 2014–2025. Trafikverket redovisar i sin rapport den 18 augusti 2014 en kostnad om 2,2 miljarder kronor till högre bärighet på ett utpekad vägnät. Trafikverket har genomfört beräkningar avseende de framtida årliga underhållskostnaderna till följd av den nya bärighetsklassen. Osäkerhetsfaktorerna vid sådana beräkningar är flera och utgörs främst av de stora variationerna i vägnätets förutsättningar att klara de tyngre belastningarna.

Som en indikation på hur nivån på underhållskostnaderna kan komma att förändras, har Trafikverket beräknat att om hela dagens BK1-vägnät upplåts för BK4, kommer kostnaderna uppskattningsvis att öka med 120 miljoner kronor per år.

10.3 Ekonomiska konsekvenser för kommuner

Det aktuella förslaget innebär inte några tvingande åtgärder för kommuner. De ekonomiska konsekvenserna för kommuner är därför beroende av i vilken utsträckning en kommun väljer att föreskriva att en kommunal väg ska tillhöra den nya bärighetsklassen, BK4.

10.4 Ekonomiska konsekvenser för företag

Åkerinäringen består av cirka 10 000 företag som tillsammans omsätter 100 miljarder, vilket motsvarar 4 procent av Sveriges bruttonationalprodukt. Branschen sysselsätter drygt 86 000 personer. Förslaget skapar möjlighet för effektivare godstransporter på väg och sänkta transportkostnader vilket stärker det svenska näringslivets konkurrenskraft. Möjligheten att använda tyngre fordonskombinationer är framförallt bety-

delsefullt för näringsgrenar där transporter av bulk gods är dominerande. Exempel på sådana näringsgrenar är skogsbruk, råolja och oljeprodukter, kemikalier, stål och metallmaterial, anläggningsmaterial samt malm och annan metallråvara. Därutöver kan livsmedelsföretag gynnas av möjligheten att använda tyngre fordonskombinationer.

Strukturen inom åkerinäringen kan komma att påverkas eftersom investeringskostnaderna för tyngre fordon, i alla fall i nuläget, är betydligt högre än för vanliga fordon. Detta innebär att stora aktörer med möjlighet att bära investeringskostnader har en fördel framför mindre aktörer.

Regelrådet anser att de administrativa kostnaderna är ofullständigt beskrivna och avstyrker därför Trafikverkets och Transportstyrelsens förslag. Regeringen välkomnar att Regelrådet uppmärksammar frågan om administrativa kostnader. Det är angeläget att de administrativa kostnaderna för företagen kan minska och hållas så låga som möjligt. Det aktuella förslaget medför dock inte några tvingande åtgärder. Förslaget innebär heller inte några förändringar i regler eller rutiner som kan påverka de administrativa kostnaderna i samband med att ett företag anser sig vara i behov av tyngre fordon.

10.5 Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner

Förslaget bedöms ha små effekter på privatpersoners ekonomi. Indirekt kan dock lägre transportkostnader leda till att priserna på vissa varor blir lägre.

10.6 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Det är positivt från trafiksäkerhetssynpunkt att det behövs färre fordon för att transportera samma mängd gods. De tekniska krav på fordonen som Transportstyrelsen kommer att föreskriva bedöms medföra att 74-tonsfordon kommer att ha samma säkerhetsnivå som de fordon som är tillåtna i dag. Sammantaget bedöms konsekvenserna för trafiksäkerheten bli svagt positiva eller åtminstone innebära oförändrad trafiksäkerhet.

10.7 Konsekvenser för miljön

Enligt de systemanalyser som Trafikverket låtit utföra blir det s.k. trafikarbetet på väg något lägre och det s.k. vägtransportarbetet något högre om tyngre godstransporter tillåts på väg. Vägtrafikarbete är ett mått på trafikens belastning på vägnätet uttryckt i fordonskilometer eller axelparskilometer. Vägtransportarbete är ett mått för transportvolym och utgör mängden transporterat gods gånger transporterad sträcka. Vägtransportarbetet mäts i tonkilometer. Minskningen av vägtrafikarbete följer av att färre fordon kan transportera mer och ökningen av vägtransportarbetet är en följd av att det sker en överflyttning från andra trafikslag.

År 2050 förväntas trafikarbetet på väg bli uppemot 4 procent lägre om 74-tonsfordon tillåts, jämfört med om de inte hade tillåtits. I ett scenario

Prop. 2016/17:112 där det inte vidtas några effektiviseringar inom järnväg och sjöfart från i dag fram till 2050 skulle godstransportarbetet på väg bli uppemot 3 procent högre med 74-tonsfordon. Förutsättningen är en kontinuerlig ökning av andelen 74-tonsfordon fram till detta år. Sammantaget blir miljöeffekten positiv i detta scenario på grund av det minskade trafikarbetet på väg. Koldioxidutsläppen bedöms minska med 1 procent jämfört med om tyngre lastbilar inte tillåts. Utsläppen av luftföroreningar bedöms också minska något i och med effektiviseringen. Bullerstörningarna bedöms bli oförändrade.

10.8 Konsekvenser för statsfinanserna

Intäkterna från skatt och moms på dieselbränsle väntas sjunka något på grund av minskat trafikarbete. Enligt den samhällsekonomiska kalkyl som Trafikverket gjort är nuvärdet av de minskade skatteintäkterna under 40 år, från 2018 till 2057, 154 miljoner kronor. Effekterna på fordonskatteintäkterna bedöms bli begränsade. Ökade kostnader för statliga myndigheter finansieras inom befintliga utgiftsramar. Kostnader för statliga myndigheter för att höja bärigheten på ett utpekad vägnät finansieras inom befintliga utgiftsramar i enlighet med nu gällande plan för utveckling av transportsystemet 2014–2025. Regeringen beslutade den 6 oktober 2016 att överlämna en proposition till riksdagen med förslag till inriktning för infrastrukturplaneringen och ekonomiska ramar för planperioden 2018–2029, Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21). När riksdagen har slagit fast en inriktning följer åtgärdsplanering i syfte att ta fram en trafikslagsövergripande nationell plan. Inom ramen för åtgärdsplaneringen prövas medelsbehoven för ett införande av ett BK4-vägnät utifrån övriga behov i transportsystemet och den samhälls-ekonomiska nyttan.

Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

2 §

Regeringen har för avsikt att kunna tillåta tyngre fordon på vissa svenska vägar. Beteckningen bärighetsklass används för att indela vägar efter tillåtna axeltryck och bruttovikter. Därför införs en ny bärighetsklass. Betydelsen av beteckningen bärighetsklass kompletteras med *bärighetsklass 4 (BK4)*. Regeringen meddelar föreskifter om den maximala belastningen för en bärighetsklass. De aktuella värdena för respektive bärighetsklass anges i trafikförordningen (1998:1276).

Övervägandena finns i avsnitt 8.

Sammanfattning av Transportstyrelsens rapport

Transportstyrelsen och Trafikverket fick den 10 april 2014 i uppdrag av regeringen att göra förberedelser för att fordonståg med en bruttovikt på upp till 74 ton ska kunna trafikera delar av det allmänna vägnätet.

I Transportstyrelsens uppdrag ingår att föreslå författningsändringar som ska göra det möjligt för fordonståg som är tyngre och längre än idag att trafikera delar av det allmänna vägnätet. Det gäller följande två kategorier av fordonståg:

- fordonståg med en bruttovikt upp till 74 ton
- längre fordonståg än 25,25 meter, under förutsättningen att de är sammankopplade enligt det EU-gemensamma modulsystemet.

Efter ändringarna ska transporter kunna genomföras med samma höga säkerhetsnivå som idag.

Transportstyrelsens förslag – i korta drag

De författningsändringar som Transportstyrelsen föreslår innebär följande:

- Definitionen av beteckningen bärighetsklass ändras till att omfatta ytterligare en bärighetsklass, kallad bärighetsklass 4 (BK4). (lagen om vägtrafikdefinitioner)
- Trafikverket och kommunerna ska ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om vilka allmänna vägar och kommunala gator och vägar som ska tillhöra BK4. (trafikförordningen)
- För den nya bärighetsklassen BK4 ska det finnas värden för axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och högsta tillåtna bruttovikt. Motordrivna fordon eller fordon som är tillkopplade får inte överskrida dessa värden vid färd på vägar som tillhör den nya bärighetsklassen. Den nya bärighetsklassen ska tillåta upp till 74 tons bruttovikt. (trafikförordningen)
- Det ska finnas värden på kortast tillåtna avstånd mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på det fordon som det är sammankopplat med. Värdena får inte få underskridas vid färd på vägar som tillhör den nya bärighetsklassen. (trafikförordningen)
- Ett nytt förbudsmärke om begränsat trippelaxeltryck införs. (vägmärkesförordningen)
- Högsta tillåtna bruttovikt på BK1-vägar ändras – det blir tillåtet med upp till 64 tons bruttovikt. (trafikförordningen)
- Fordonståg som är längre än 25,25 meter men högst 32 meter långa ska få trafikera det allmänna vägnätet, om fordonen är sammankopplade enligt det EU-gemensamma modulsystemet. (trafikförordningen)
- Det ska krävas ett godkännande vid lämplighetsbesiktning för att
 - ett fordon ska få användas i ett fordonståg vars bruttovikt överstiger 60 ton (trafikförordningen och fordonsförordningen)

- ett fordon ska få användas i ett fordonståg vars längd (lasten inräknad) överstiger 25,25 meter (trafikförordningen och fordonsförordningen)
- en bil med två eller fler släpvagnar (förutom dolly och påhängsvagn) ska istället för 40 kilometer i timmen få köras i 80 kilometer i timmen (trafikförordningen och fordonsförordningen).

Utökade tekniska krav – en nödvändighet

Vi anser att det är nödvändigt att utöka de tekniska kraven på fordonståg med bruttovikt över 60 ton och eller en längd överstigande 25,25 meter så att de kan föras i en hastighet över 40 kilometer i timmen med samma trafiksäkerhetsnivå som dagens fordonståg.

De utökade kraven gäller

- stabilitet
- bromsar och kopplingar
- framkomlighet.

Stabilitetskrav ska säkerställa att risken för vältnings- och singelolyckor inte ökar. En anpassning av broms- och parkeringsbromskraven är nödvändig pga. den ökade bruttovikten och den ökade längden. Beträffande kopplingsanordningar övervägs en prestandanivå baserad på en ny beräkningsstandard som tar hänsyn till att flera släpvagnar kan ingå i ett fordonståg. Framkomlighetskrav, bestående av bl.a. accelerationskrav och utrymmeskrav, anses nödvändiga för att minska olycksrisken och för att andra trafikanter inte ska uppfatta dessa fordonståg som hindrande.

Kontroll genom lämplighetsbesiktning

För att kontrollera att kraven är uppfyllda föreslår Transportstyrelsen att en kontroll genomförs i förväg. Lämplighetsbesiktning framstår i dagsläget som den mest fördelaktiga kontrollform som dessutom är sedan länge inarbetad hos besiktningsorgan. Kontrollens omfattning kan anpassas genom utformning av de föreskrivna kraven till att vara mer eller mindre omfattande vad gäller krav och hur kravuppfyllande ska styrkas. Det blir enklare och lättare för både transportföretagen, lastbilsförarna och polisen om dessa kontroller gjorts i förväg.

Kontroll av de tekniska kraven genom lämplighetsbesiktning

Det är också viktigt att fastställa former för att kontrollera att de tekniska kraven faktiskt följs. Vi föreslår därför att fordonen ska kontrolleras vid en lämplighetsbesiktning, för att visa att fordonen är lämpliga för avsedd användning (fordonslagen). Det blir sannolikt enklare och lättare för både transportföretagen, lastbilsförarna och polisen.

Trafiksäkerhet

Vi ser inget som tyder på att trafiksäkerheten skulle försämrats, förutsatt att fordonen som ingår i fordonståget godkänts vid föreslagen lämplighetsbesiktning.

Samhällsekonomisk nytta: effektivare transporter och miljövinster

För att öka transporteffektiviteten och minska miljöbelastningen finns det skäl att se över både tyngre och längre fordonståg. När det gäller vissa varugrupper som malm och skogsprodukter, finns transporteffektiviteten och miljövinsten främst att uppnå genom att fordonstågen blir tyngre, men inte nödvändigtvis längre. För andra varugrupper, till exempel konsumtionsvaror och många produkter till dagligvaruhandeln, uppnås transporteffektivitet och miljövinster framför allt genom att fordonstågen tillåts bli längre, men inte nödvändigtvis tyngre.

Med ökad transporteffektivitet kan vinster göras för varuägarna och transportföretagen, och med samma personalstyrka kan ytterligare volymer transporteras. Med bibehållen transportvolym behövs färre fordon, vilket rimligen innebär minskat personalbehov och lägre transportkostnader.

Den samhällsekonomiska nyttan är betydligt större med längre än med tyngre fordon, eftersom mer gods transporteras som styckegods (antal paket) och samlastat gods, vilket framgår av Trafikanalys statistik.

I rapporten beskrivs även konsekvenserna av de föreslagna författningsändringarna för statliga myndigheter, kommuner, näringslivet och andra berörda.

Trenden att gå mot större farkoster är generell – inte bara inom lastbils-
trafiken. Skalfördelarna innebär effektivisering och ökad lönsamhet för
industrin. Fordon vars mått ligger utanför det ordinarie regelverket har
tillåtits i vår omvärld under lång tid. Framst i Australien, Kanada och
USA har man lång erfarenhet av sådana fordon. Även i Europa funderar
fler länder över möjligheterna att öka fordonens lastförmåga. I Sverige
har vi främst erfarenheter av tyngre och längre fordon genom våra inter-
nationellt sett stora fordon (25,25 meter/60 ton) och våra dispenstranspor-
ter. Våra försök med High Capacity Transports (HCT) kan också vara
vägledande i ett Europeiskt perspektiv. Vår kunskap är således god, men
inte fullständig.

I arbetet med detta regeringsuppdrag har vår kunskap konsoliderats,
men också utökats inom några områden. Även en del kunskapsluckor har
blivit tydligare. Inte minst har arbetet och kontakter med transport-
systemets aktörer inneburit att en del nya tankar har fått utrymme att
växa fram. En 74-tonsreform ska inte ses som en enskild åtgärd, utan
som en del av hela transportsystemets reformering mot ökad effektivitet,
minskad miljöpåverkan och högre säkerhet. Elektriska vägar, själv-
körande fordon, HCT – de möjligheter som ny teknik ger måste mötas
genom att anpassa regelverk och infrastruktur.

Ett svenskt vägnät för 74 ton inom 25,25 meters längd kan öppnas suc-
cessivt. En stor del av vägnätet kommer att klara belastningen för de
tyngre transporterna. Framst gäller detta de större och mer högtfikerade
vägarna som oftast har robustare konstruktioner. I infrastrukturen är det i
första hand broarna som utgör en begränsning för att tillåta högre axel-
och bruttovikter. I dagsläget finns ändå ytterst få sammanhängande stråk
där infrastrukturen klarar av belastningen från fordonen. Framst är det
brister i broarnas bärighet som behöver åtgärdas. På länsvägar och övriga
mindre vägar finns också relativt stora brister i vägarnas bärighet. En
okontrollerad trafik med 74 ton riskerar att försämra tillståndet på
vägarna, förkorta livslängden för broarna och öka behovet av underhålls-
arbete.

Framst är det vägarna E6, E4, E10, E18, E20, och delar av riksvägarna
40, 50, 55 och 56 som bör öppnas för 74 ton i ett första skede. Där är
vägarnas bärighet generellt sett god. Knappt 100 broar behöver åtgärdas
för att skapa ett sammanhängande vägnät. På det föreslagna vägnätet går
ca två tredjedelar av vägtrafikens godstransporter. På detta vägnät blir en
74 tons reform också samhällsekonomiskt lönsamt. Beroende på i vilken
omfattning reformen får genomslag hos åkare och transportköpare visar
en samhällsekonomisk kalkyl en nytta på mellan 2,6 och 5,6 miljarder
kronor under 40 år. Kostnaden för att förstärka de aktuella broarna
beräknas till ca 2,2 miljarder kronor. Skulle vägnätet kunna öppnas för
längre fordon (74 ton och 33 meter) skulle den samhällsekonomiska nyt-
tan förmodligen öka betydligt, då de flesta transporterna på dessa vägar
är skrymmande gods som begränsas av fordonets volym snarare än vikt
och således bara i begränsad omfattning kan utnyttja 74 ton inom
25,25 meter.

Trafikverket har inte hunnit att analysera alla de mindre vägarnas lämplighet för 74 ton. Vi har i stället valt att analysera vägnätet i Västernorrland och utifrån det skaffa oss en uppfattning om helheten. Analysen över Västernorrland visar att det är svårt att ställa i stand sammanhängande vägnät som klarar 74 ton. Såväl broar som vägar har begränsad bärighet. Merparten av brorestriktionerna återfinns på det mindre vägnätet och i fallet med Västernorrlands län är de relativt utspridda över vägnätet. Vägarna på det mindre vägnätet uppvisar även de mer spridda brister, vilket bedöms bero på att de har olika standarder och att belastningen från tung trafik varierar. Problemet med det mindre vägnätet är att det råder stor osäkerhet för hur de svagare vägarna klarar den tyngre belastningen från fordonståg på 74 ton.

För att komma fram till vilka vägar och broar som behöver åtgärdas och en prioritering av åtgärderna, behövs en ingående dialog med det regionala och lokala näringslivet samt andra berörda parter såsom berörda kommuner. Det skulle leda fram till en långsiktig åtgärdsplan för införande av BK74¹ där de stråk/transportssystem som genererar högst samhällsnytta prioriteras i första hand. På liknade sätt behöver vägnäten i andra län analyseras. Eftersom det är relativt sett färre transporter på dessa vägnät är det också svårare att av samhällsekonomiska skäl motivera en omfattande förstärkning av vägnätet.

Trafikverket bedömer således att det inte är möjligt att införa 74 ton rätt av på hela nuvarande vägnätet för BK1. En allt för stor del av det mindre och svagare vägarna skulle inte klara den belastning som 74 ton innebär och kostnaden att ställa detta vägnät i ordning kan inte motiveras samhällsekonomiskt. Vid en internationell utblick stämmer denna slutsats väl med andra länder som tillåter mycket tunga fordon. Där tillåts de bara på ett utpekade, bäriga vägnät och under särskilda villkor. Finlands exempel med generell tillåtelse av 76 ton utgör det enda undantaget och erfarenheterna från Finland är jämförelsevis ännu mycket begränsade.

Ett vägnät av Västernorrlands karaktär kräver särskilda lösningar. Det är förhållandevis glest med trafik utanför de stora stråken, har förhållandevis litet behov av transporter med 74 ton och har en trafikintensitet som varierar över åren – t.ex. kopplad till avverkningsplaner. En tanke är att ge en trafikeringskoncession inom ett område eller på ett vägnät. Under en given tidsperiod får ett vägnät eller en bro trafikeras med ett givet antal transporter. Under förutsättning att koncessionen kan kontrolleras ger det Trafikverket trygghet i att infrastrukturen inte äventyras. Sådana lösningar behöver diskuteras och prövas innan de kan införas.

Ett sätt att på kort tid möta önskemål om ökad vikt är att utöka gällande bruttoviktsskurva för BK1. Så kan detta vägnät öppnas för upp till 64 ton. Ett sådant förfarande äventyrar inte brobeståndet, under förutsättning att gällande axeltrycksgränser inte överskrids och att avståndet mellan de yttersta axlarna i hela fordonståget ökas. Detta kommer även att påverka de svagaste vägarna i mindre omfattning, men nyttan bedöms överstiga den eventuella skadan. Samtidigt måste också de fordon som

¹ BK74 används som arbetsnamn för den nya föreslagna bärighetsklassen för fordon med en bruttovikt på upp till 74 ton. I Transportstyrelsens rapport föreslås att den nya bärighetsklassen får namnet BK4.

vill utnyttja en sådan möjlighet svara upp mot de krav på utförande och tekniska lösningar som Transportstyrelsen föreskriver.

En 74 tons reform kommer att förändra konkurrenssituationen mellan trafikslagen. Risken för stora överföringar av gods från järnväg till väg bedöms som mindre även om det kommer att ske i viss omfattning. Kunskapen inom området är begränsad och bygger främst på modeller och beräkningar i en europeisk situation där europeiska vägar som i dag tillåter fordon på 18,75 meter/40 ton, skulle kunna öppnas för t.ex. 25,25 meter/60 ton. Få studier av faktiska förändringar är kända.

Inget tyder på att trafiksäkerheten skulle försämrats, förutsatt att fordonen är på avsett vägnät och i fordonskombinationer som är godkända. Framför allt bestäms olycksrisken med tunga fordon av förekomsten av dem (exponeringen). Större fordon innebär färre fordon och exponeringen minskar. Krockvåldet ökar visserligen med ökad vikt, men sambandet planar ut när viktskillnaden mellan krockande fordon överskrider 1:10. I praktiken innebär det att en personbil (ca 1,5 ton) utsätts för jämförbart krockvåld oavsett om den krockar med en 16 tons lastbil eller ett 74 tons HCT-ekipage.

Nyligen genomförda tester visar att både släp och hela ekipage kan byggas och kopplas samman så deras stabilitet väl motsvarar den hos dagens vanliga lastbils kombinationer. Det är dock viktigt att påpeka att de sammankopplade fordonskombinationerna (lastbil och släpfordon) måste vara anpassade till varandra så fordonstågets och inte bara de enskilda fordonens egenskaper säkerställs. Ett regelverk för 74 tons fordon, och kontroll av att det följs, behövs för att inte säkerheten ska äventyras.

Just kontrollen av fordon och trafik, och transportörernas kännedom om dem, kan vara en av orsakerna till att längre och tyngre fordon verkar var inblandade i färre olyckor än ordinära. Ett kontrollsystem ger också andra fördelar. Det säkerställer att broar och vägar inte slits ned genom överträdelser. Det säkerställer att oseriösa åkare inte skaffar sig konkurrensfördelar genom att köra på vägnät som inte är avsett för 74 ton. Det öppnar möjligheter att minska säkerhetsmarginalerna för broarnas bärighet då belastningarna är kända. En mycket preliminär analys tyder på att ungefär hälften av de broar som inte klarar 74 ton under ordinarie villkor skulle kunna öppnas för 74 ton om de aktuella fordonens bruttovikt och trafikintensiteten på bron vore kända. Samtidigt skulle detta innebära att broarnas nedbrytning påskyndas och de skulle behöva åtgärdas tidigare än annars. Tid att göra en ekonomisk analys över ett sådant förfaringssätt har inte funnits.

Baserat på erfarenheterna från exempelvis Australien ser Trafikverket ett behov av en ökad kontroll för att säkerställa att de tyngre fordonen inte framförs på vägar och broar som inte klarar den högre bruttovikten. Främsta skälet är att skydda infrastrukturen men är även en fråga om trafiksäkerhet. Trafikverket bedömer att ett kontrollsystem som i första steget bygger på egenkontroll och på existerande Fleet-Management-system skulle kunna sättas på fötter inom ett år. Ett kontrollsystem förutsätter att det finns villkor angivna för att ta ett 74 tons fordon i bruk – t.ex. var fordonet får köras och att åkeriföretaget kan verifiera att fordonet använts enligt de föreskrivna villkoren. Ett sådant system skulle hjälpligt kunna förse Trafikverket med den data som behövs för att säkra

att infrastrukturen inte slits okontrollerat genom vidlyftigt nyttjande av 74-tonsfordon.

Tekniken för ett kontrollsystem finns, men det behöver utformas i samarbete med berörda parter. För Trafikverkets del är det viktigt med information om fordonens vikt och deras färdväg och frekvens på utpekade vägnät. Sådan information skulle kunna sammanställas med regelbundenhet av åkeriföretagen och skickas till Trafikverket. Uppgifter från Fleet-Management-systemen skulle sparas hos åkeriföretagen, så kontroll av överträdelser av lastvikter, eller utnyttjande av fel vägnät skulle kunna genomföras med stickprov eller genom ett i förväg bestämt intervall.

Trafikverket föreslår följande:

1. Bruttoviktsskurvan för bärighetsklass 1 (BK1) utökas till 64 ton. Detta är en åtgärd som kan genomföras snabbt, och som på 95 procent av det statliga vägnätet möter näringslivets efterfrågan på effektivare transporter. En utökad bruttoviktsskurva innebär att fordonståg med en minsta längd mellan första och sista axeln på 20,20 meter kan lastas till en bruttovikt på 64 ton. Även fordonståg med axelavstånd mellan 18,5 meter upp till 20,20 meter kan i steg tillåtas för bruttovikter för 61, 62 och 63 ton. Detta kan införas över hela BK1 förutsatt att de aktuella fordonen uppfyller gällande regler för axeltryck och de krav som Transportstyrelsen ställer med avseende på utförande och tekniska lösningar.
2. En ny bärighetsklass BK74 inrättas. Den föreslagna nya kurvan för BK74 innebär en förflyttning uppåt jämfört med dagens BK1 och medför att fordon och fordonståg med ett axelavstånd över 4,4 meter tillåts ha en högre bruttovikt på de vägar som får den nya klassningen. Fordonståg med ett minsta avstånd mellan första och sista axeln kan ha en bruttovikt på 74 ton, men även för fordon med mindre axelavstånd kan således öka sin bruttovikt inom BK74. Baserat på erfarenheterna som vunnits ur HCT-programmet föreslår Trafikverket att dagens bestämmelser om axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck bör bibehållas men att den tillåtna bruttovikten höjs.
3. Ett vägnät för 74 ton pekas ut. Trafikverkets bedömning är att; E4, E6, E10, E18, E20 samt delar av Rv40 (mellan Göteborg och Jönköping), Rv50 (mellan Mjölby och Örebro), Rv55 (mellan Strängnäs och Enköping) och Rv56 (mellan Eskilstuna och Gävle) är möjliga att öppna för Bk74 med begränsade resurser. Valet av detta vägnät motiveras av den omfattande godstrafik som går där. Samhällsekonomiska beräkningar visar på god lönsamhet för de förstärkningar som behövs för att sätta vägnätet i stånd. På det berörda vägnätet har bärigheten för respektive bro bedömts och det preliminära resultatet är att 97 broar behöver åtgärdas för att kunna upplåtas i sin helhet varav 43 st på E4 och 23 st på E6. Kostnaden för att åtgärda broarna har uppskattats till ca 2,2 miljarder kronor. Vägnätet skulle kunna öppnas inom ett år med de restriktioner som de svaga broarna innebär. Dessa måste markeras som förbjudna för 74-tonstrafik. Under den gällande nationella planens första hälft kommer broarna successivt att förstär-

kas enligt en plan som Trafikverket upprättar. Därefter kan restriktionerna hävas allt eftersom. Trafikverket anser att på sikt bör detta vägnät även öppnas för fordon som är upp mot 33 meter långa i enlighet med Transportstyrelsens uppdrag att lämna förslag på författningsändringar som gör det möjligt att tillåta fordonståg med ytterligare modulenheter enligt artikel 4 punkt 4(b) i rådets direktiv 96/53/EG. Detta skulle öka reformens samhällsekonomiska nytta avsevärt, men kräver en del inventering och analys av vägnätet, framförallt vad avser framkomlighet.

4. Ett kontrollsystem som i första versionen bygger på egenkontroll och befintlig teknik som Fleet-Management-system kopplas till 74-tonsnätet. De åkeriföretag som vill utnyttja 74-tonsnätet måste underkasta sig kraven från kontrollsystemet. Designen av systemet ska ske i samverkan mellan myndigheter, åkeriföretag och varuägare. På sikt bör ett mer robust kontrollsystem byggas upp, men även det bör bygga på befintlig teknik kompletterat med automatisk rapportering av överträdelser. En del juridiska frågor kopplade till myndigheternas kontroll behöver lösas innan ett sådant system kan lanseras.
5. Att dialoger om 74-tons vägnät utanför de stora transportstråken inleds med näringslivet. Trafikverket avser att fortsätta analysen av vilket vägnät som är lämpligt för dessa fordon och därmed successivt komplettera med regionala vägar. Denna analys kräver samverkan med näringsliv och kommuner då även kommunala och enskilda vägar berörs. Former för hur de regionala vägarna kan öppnas för 74 ton är också viktiga i dessa dialoger
6. HCT-programmet bör slutföras i enlighet med den tidplan som beskrivs i HCT-färdplanen men anpassas i de delar som är lämpligt med anledning av detta uppdrag.

Lagförslaget i Transportstyrelsens rapport

Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Beteckning	2 § ¹ Betydelse
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).

Föreslagen lydelse

Beteckning	2 § Betydelse
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2), bärighetsklass 3 (BK3) och bärighetsklass 4 (BK4).

Denna lag träder i kraft den

¹ Senaste lydelse 2012:875.

Följande remissinstanser inkom med yttranden: Hovrätten över Skåne och Blekinge, Åklagarmyndigheten, Kommerskollegium, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Väster-norrlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Naturvårdsverket, Regelrådet, Rikspolisstyrelsen, Sjöfartsverket, Skatteverket, Skogsstyrelsen, Statens Energimyndighet, Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI), Swedac, Tillväxtverket, Trafikanalys, VINNOVA, Sveriges Kommuner och Landsting, Skåne läns landsting, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet Jämtlands län, Region Dalarna, Region Blekinge, Regionförbundet Sörmland, Regionförbundet Uppsala län, Samverkansorganet i Örebro län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Bodens kommun, Bollnäs kommun, Boxholms kommun, Borås kommun, Fagersta kommun, Göteborgs kommun, Lindesbergs kommun, Ljusdals kommun, Malmö kommun, Mönsterås kommun, Oxelösunds kommun, Piteå kommun, Svedala kommun, Södertälje kommun, Vilhelmina kommun, Vännäs kommun, Örkelljunga kommun, Överkalix kommun, Chalmers tekniska högskola, Kungliga skogs- och lantbruksakademin, Kungliga tekniska högskolan (KTH), Lindholmens Science Park, Lunds universitet, BIL Sweden, Hela Sverige ska leva, Lastfordonsgruppen, Lantbrukarnas riksförbund (LRF), Livsmedelsföretagen, Motormännen, Näringslivets regelnämnd, Näringslivets transportråd, Scania AB, Skogforsk, Skogsindustrierna, Sveriges Åkeriföretag, Transportgruppen, Transportindustriförbundet, Tågoperatörerna och AB Volvo.

Följande remissinstans avstod från att yttra sig: Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU).

Följande remissinstanser svarade inte: Östersunds tingsrätt, Hallands läns landsting, Västra Götalands läns landsting, Gotlands kommun, Samverkansorganet i Östergötlands län, Samverkansorganet i Jönköpings län, Samverkansorganet i Gävleborgs län, Samverkansorganet i Värmlands län, Samverkansorganet i Kronobergs län, Samverkansorganet i Västerbottens län, Arjeplogs kommun, Bjuvs kommun, Degerfors kommun, Gällivare kommun, Gävle kommun, Hammarö kommun, Hofors kommun, Huddinge kommun, Hylte kommun, Jönköpings kommun, Katrineholms kommun, Kramfors kommun, Landskrona kommun, Lilla Edet kommun, Luleå kommun, Malung-Sälens kommun, Malå kommun, Mora kommun, Mölndals kommun, Nordmalings kommun, Norrtälje kommun, Nässjö kommun, Osby kommun, Skellefteå kommun, Skurups kommun, Sorsele kommun, Strömstads kommun, Stockholms kommun, Surahammars kommun, Säffle kommun, Ystads kommun, Ånge kommun, Sveriges lantbruksuniversitet, Företagarna, Jernkontoret, Sveaskog, SveMin, Svensk Handel, Svenskt Näringsliv, Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Tekniska Forskningsinstitut (SP) och Teknikföretagen.

Därutöver inkom Sveriges Bussföretag, ScandFibre Logistics AB, Stora Enso, NärLjus, SSAB, Svenska Trädbränsleföreningen, Norra Skogsägarna och en privatperson med yttranden.

Sammanfattning av Trafikverkets rapport med fördjupade analyser

Trafikverket fick den 13 maj 2015 i uppdrag av regeringen att utreda och göra fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet. Uppdraget består i huvudsak av att:

1. Identifiera behov och konsekvenser av tyngre transporter på det allmänna vägnätet.
2. Analysera förutsättningarna för att upplåta det identifierade vägnätet för tyngre transporter (fordon med en bruttovikt på upp till 74 ton).
3. Presentera ett förslag till plan för hur det identifierade vägnätet successivt skulle kunna öppnas för tyngre fordon.
4. För ökade kostnader föreslå en finansiering inom nuvarande ramar avsatta för bärighet på väg i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025.

Trafikverket har under uppdragets genomförande analyserat och studerat de olika frågeställningarna och behovet av åtgärder på vägnätet till följd av detta. Med underlag av de resultat som redovisas i rapporten har ett förslag till en strategi för ett långsiktigt upplåtande av ett vägnät för tyngre fordon tagits fram. Under arbetet har en nationell hearing genomförts i syfte att fånga in synpunkter från näringsliv och regionala företrädare.

Trafikverket föreslår en ny bärighetsklass (BK4) för fordon med bruttovikt upp till 74 ton i linje med tidigare förslag som redovisades i rapporteringen av ett tidigare regeringsuppdrag ”*Tyngre fordon på det allmänna vägnätet – rapportering av regeringsuppdrag*” (TRV 2014/30751).

Trafikverket föreslår att hela det statliga BK1-vägnätet upplåts för ett framtida BK 4 på längre sikt. Det skulle bidra till att stärka svenskt näringslivs internationella konkurrenskraft och understödja en fortsatt produktivitetsutveckling. Upplåtandet av ett vägnät för BK4 föreslås ske stegvis på ett ansvarsfullt sätt där infrastrukturens framtida värden inte riskeras och där relevanta fordonskrav implementeras som bidrar till att framkomligheten och säkerheten inte riskeras.

Trafikverket föreslår att i ett första steg upplåta ett begränsat vägnät för BK 4. Trafikverkets bedömning är att det kan ske relativt fort efter att ett beslut om ett införande av en ny bärighetsklass tagits. Ett sådant vägnät karaktäriseras av att en tillräckligt stor delmängd av vägnätet klarar belastningen från tyngre transporter på ett hanterbart sätt.

Trafikverket föreslår därefter en successiv utbyggnad av det begränsade vägnät som har föreslagits för BK4. Utbyggnadsplanen bör vara grundad

på samhällsekonomiska principer och bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket föreslår att utbyggnaden ska prioriteras i nära samarbete med näringslivet och att skogslänen och ett huvudvägnät ska prioriteras i ett första skede.

Trafikverket föreslår ändringar av viktreglerna för BK1, så att de harmoniserar bättre med viktreglerna för BK4 och underlättar ett framtida införande av BK4.

De sammanlagda kostnaderna för åtgärder på bro och väg uppskattas till ca 12 miljarder kronor på det strategiskt utpekade vägnätet. Inom ramen för befintliga anslag föreslår Trafikverket en utbyggnadsplan där sju miljarder av befintligt bärighetsanslag prioriteras för en satsning för att upplåta ett vägnät för BK4. Det innebär att upp emot 60 procent av ett strategiskt utpekade vägnät kan upplåtas under en planperiod inom ekonomiskt givna ramar för bärighetsanslaget (en planperiod antas vara 12 år.). Det långsiktiga målet att upplåta hela BK1 vägnätet för 74 ton uppskattas kunna genomföras under två planperioder inom givna ramar för bärighet. För en snabbare utbyggnadstakt krävs en särskild satsning. En särskild satsning på exempelvis ytterligare ca 5 miljarder kronor skulle innebära att hela det strategiskt utpekade vägnätet skulle kunna upplåtas under en planperiod.

Vid ett genomförande av ovanstående förslag förutsätter Trafikverket att lämpliga kontrollsystem och tekniska krav på fordons är tillgängliga och kan tas i bruk. En bättre kontroll innebär högre grad av regelefterlevnad, ökad trafiksäkerhet och minskad risk för slitage på väg- och brokonstruktioner. Tekniska krav på fordonen bidrar till att bibehålla en hög nivå på framkomlighet och säkerhet i transportsystemet.

Konsekvensanalysen ger att det är samhällsekonomisk lönsam (positiv nettonuvärdeskvot) att upplåta ett vägnät för fordon med en bruttovikt på upp emot 74 ton. Resultaten i konsekvensanalysen uppvisar även positiva miljöeffekter av reformen, minskade utsläpp av både koldioxid och luftföroreningar.

Systemanalysen ger att det finns viss risk för överflyttning av transporter från järnväg till väg i framtiden som en följd av att tyngre godstransporter tillåts på väg. Analysen ger att vägtransportarbetet kan bli upp emot 3 procent högre på längre sikt om 74 tons ekipage tillåts, under förutsättning att det inte sker några andra effektiviseringar eller regleringar. I konsekvensanalysen har ingen hänsyn tagits till andra reformer såsom exempelvis möjligheterna att framföra längre och tyngre tåg eller införande av vägslitageskatt. Hur denna typ av åtgärder inverkar på överflyttningseffekterna beror av hur den relativa prisbilden mellan trafikslagen förändras.

Samråd har skett i enlighet med regeringens direktiv och redovisas i bilaga 1 till rapporten.

Lagrådsremissens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 § ²	
Beteckning	Betydelse
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar.
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).
Cykel	<ol style="list-style-type: none">1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn<ol style="list-style-type: none">a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, ochc. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är<ol style="list-style-type: none">a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,b. inrättat för att föras av den

² Senaste lydelse 2015:793.

åkande, och
c. konstruerat för en hastighet av
högst 20 kilometer i timmen.
4. Ett eldrivet fordon utan tramp-
eller vevanordning som uppfyller
villkoren i 3 a–c och som antingen
a. har en elmotor vars kontinuer-
liga märkeffekt inte överstiger
250 watt, eller
b. är självbalanserade.

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar.
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2), bärighetsklass 3 (BK3) och bärighetsklass 4 (BK4).
Cykel	1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lefordon. 2. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt. 3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,

- b. inrättat för att föras av den åkande, och
 - c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.
4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a–c och som antingen
- a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller
 - b. är självbalanserande.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2017.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2016-10-05

Närvarande: F.d. justitierådet Lennart Hamberg samt justitieråden Anita Saldén Enérus och Svante O. Johansson.

Godstrafikfrågor

Enligt en lagrådsremiss den 3 oktober 2016 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Susanna Broms.

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Sammanfattning av Trafikverkets rapport om vilka statliga vägar som Trafikverket kan upplåta för en ny bärighetsklass 4

Trafikverket fick den 3 oktober 2016 i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag på vilka vägar som skulle vara lämpliga för en ny bärighetsklass, BK4:

”Regeringen uppdrar åt Trafikverket att redovisa vilka statliga vägar som skulle vara lämpliga att tillhöra en ny bärighetsklass, BK4. De vägar som kan bli aktuella att tillhöra den nya bärighetsklassen är vägar där transporter på järnväg eller sjöfart inte är möjligt, för att inte äventyra överflyttningen av transporter från väg till järnväg och sjöfart, och på vägar som redan klarar den tyngre vikten.”

Uppdraget redovisas till regeringen den 15 november 2016.

Trafikverket har tagit fram ett förslaget till ett vägnät som lämpas för den nya bärighetsklassen BK4. Förslaget är baserat på de identifierade transportbehoven för näringslivet, som därefter har matchats mot infrastrukturens förutsättningar samt direktiven och riktlinjerna i uppdraget.

Trafikverket har samverkat kring principer och riktlinjer för hur vägnätet arbetats fram med delar av näringslivet och godstransportbranschen. Det har dock inte funnits möjlighet att samverka kring förslaget till vägnätet med godstransportbranschen med den korta verkställandetiden för uppdraget. Trafikverket har utgått från tidigare dialoger- och samverkan med näringslivet för att identifiera transportbehoven för tyngre transporter.

Det förslag till vägnät som redovisas i rapporten är lokaliserat i fem olika geografiska områden i landet. Den totala längden av det föreslagna vägnätet är på strax under 800 mil, vilket motsvarar cirka 8 procent av det statliga vägnätets totala längd och i genomsnitt cirka 17 procent av den totala väglängden i de berörda länen. Trafikverket bedömer att förslaget har positiva samhällsekonomiska effekter. Förslaget till vägnät bör generera positiva effekter för bl.a. miljö, kapacitet och för näringslivets transportkostnader med den befintliga infrastrukturen.

Den begränsande storleken på det föreslagna vägnätet beror framförallt på brister i infrastrukturen, men delvis även risken för överflyttningseffekter. Det senare gäller framförallt de stora nationella godsstråken, samt vissa mindre godsstråk där det identifierats någon form av risk för överflyttning. Det kan därför finnas ett behov av fördjupade analyser av risken för överflyttning för kritiska sträckor som exkluderats.

Trafikverket föreslår att vägnätet för BK4 upplåts stegvis och på ett ansvarsfullt sätt, där infrastrukturens framtida värden inte riskeras och där relevanta fordonskrav införs och bidrar till att framkomligheten och säkerheten inte riskeras. Trafikverket har ambitionen att vägnätet ska kunna upplåtas med modern teknik som bidrar till en tydlig vägvisning av BK4-vägnätet med möjlighet till en god regelefterlevnad.

Trafikverket har identifierat att en utredning skyndsamt behöver genomföras för olika möjligheter för vägvisning- och regelefterlevnad som inte inkluderar att skylta upp det nya BK4-vägnätet, samt en beskrivning av hur det praktiskt ska kunna realiserars. Förslagsvis bör

Trafikverket få ett uppdrag att utreda detta vidare i samråd med Transportstyrelsen och Polismyndigheten och eventuella andra berörda myndigheter. Prop. 2016/17:112 Bilaga 8

Näringsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 februari 2017

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Wallström, Y Johansson, M Johansson, Bucht, Hultqvist, Regnér, Andersson, Hellmark Knutsson, Ygeman, A Johansson, Bolund, Damberg, Bah Kuhnke, Strandhäll, Fridolin, Wikström, Eriksson, Linde, Skog, Ekström

Föredragande: statsrådet A Johansson

Regeringen beslutar proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor