

LASTBILARNA
- MYCKET KOLDIOXID I LASTEN

NÅGRA ORDFÖRKLARINGAR

I transportsektorn används flera begrepp för att beskriva transporternas omfattning. Varje begrepp har sin egen betydelse och det är viktigt att hålla reda på hur och när de används, annars uppstår lätt missförstånd och förvirring. I denna promemoria behandlas godstransporter och därför används huvudsakligen begreppen transportarbete och trafikarbete.

Trafikarbete, mäts i kilometer: den sträcka fordonen färdas.

Transportarbete, mäts i *tonkilometer*: godsets vikt i ton multiplicerat med den sträcka det fraktas. Ett ton gods som fraktas en kilometer motsvarar en tonkilometer.

Exempel: om en lastbil fraktar tio ton gods i 500 kilometer är trafikarbetet 500 kilometer medan transportarbetet är 5 000 tonkilometer.

1. SAMMANFATTNING

Transportsektorn står idag för cirka 40 procent av Sveriges utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser och det är den enda sektor i Sverige där utsläppen inte har minskat. Istället har de kontinuerligt ökat sedan 1993. Trafiken med tunga lastbilar är det främsta skälet till denna ökning. År 2006 körde svenska lastbilar 2,4 miljarder kilometer inom landets gränser, en sträcka motsvarande 60 000 varv runt jorden och en ökning med 29 procent sedan 1980. Ökningen har varit särskilt snabb de senaste åren; sedan 2003 har antalet körda kilometer ökat med 16 procent.

En ofta använd myt när det gäller den ökande lastbilstrafiken är att den beror på att allt mer gods behöver fraktas. Men fakta visar att godsmängderna har varit ganska konstanta de senaste 20 åren och att de är betydligt mindre än i början av 1970-talet. Ökningen av trafiken beror istället på att allt fler lastbilar kör allt längre sträckor. Lastbilarna har tagit – och fortsätter att ta – marknadsandelar från mer energieffektiva och klimatvänliga trafikslag.

Lastbilar är och har länge varit gynnade av myndigheter: genom att de betalar mindre än hälften av sin egen samhällsekonomiska kostnad – varje körd kilometer kostar samhället nästan två kronor, att infrastrukturen anpassas efter dem och att reglerna för bilarnas maximivikt hela tiden höjs, slås benen undan för konkurrerande järnväg och sjöfart.

Prognoser fram till år 2020 visar att utsläppen kommer att fortsätta att öka snabbt och i strid med de mål om utsläppsminskningar som Sverige och EU har antagit. År 2020, det år då Sveriges utsläpp ska ha minskat med 30-40 procent jämfört med 1990, beräknas utsläppen från lastbilar ha ökat med samma siffror.

Miljöpartiet föreslår en serie åtgärder för att klimatanpassa transportsektorn i sin helhet. Denna PM fokuserar emellertid på godstransporter och framför fyra övergripande förslag till åtgärder som tillsammans kan göra att stora mängder gods kan föras över från lastbilar till järnväg och sjöfart:

- Inför lastbilsfria perioder. Sverige bör i likhet med många andra länder införa lastbilsfria perioder på vissa vägsträckor. Därmed skulle konkurrensförmågan hos järnväg och sjöfart öka, samtidigt som trafiken på vägarna blir lugnare och säkrare.
- Återinför en avståndsbaserad skatt på tunga lastbilstransporter. Den viktigaste åtgärden är att snarast göra så att lastbilstransporternas pris speglar deras kostnader. I det syftet är en kilometerskatt ett effektivt verktyg.
- Öka investeringarna i järnvägen. För att möjliggöra en överflyttning av gods från lastbilar till järnväg behövs stora investeringar i järnvägens infrastruktur.
- EU-anpassa maximivikten för lastbilarna. Att ta bort det svenska undantaget från EU:s regler om lastbilars maximivikt ökar konkurrensförmågan hos mer energieffektiva och klimatvänliga trafikslag samtidigt som slitaget på vägarna minskar.

2. INLEDNING

Varje transport är förenad med miljöpåverkan oavsett vilket färdmedel som används. Men därmed inte sagt att alla transporter har lika stor påverkan på miljön – vissa transporter påverkar omvärlden mer än andra. En av de viktigaste frågorna i det sammanhanget är transporterens utsläpp av klimatpåverkande koldioxid

(CO₂) och i det avseendet finns det mycket stora skillnader mellan transportslagen. Vägtransporter och flyg är de transportslag som ger störst klimatpåverkan medan kollektivtrafik, spårburen trafik och sjöfart har mindre.

Skillnaden beror främst på stora olikheter i energieffektivitet, den mängd energi som behövs per kilometer. En ännu större faktor i Sverige är att järnvägen dessutom nästan uteslutande trafikeras av tåg som använder el från förnybara energikällor. Totalt sett innebär det att järnvägstransporter orsakar betydligt lägre klimatpåverkan än alla andra trafikslag.

Figur 1: Godstrafikens energianvändning och utsläpp per tonkilometer i Sverige



Energi vänster skala, utsläpp höger skala, gram

Källa: SIKI, Vägverket, Nätverket Transport och Miljö, Green Cargo m.fl

En stor del av de transporter som görs gäller gods. Godstransporterna i Europa har ökat med 34 procent det senaste årtiondet med åtföljande ökning av energianvändning, klimatpåverkande utsläpp, buller, olyckor och andra negativa konsekvenser. Populärt sägs att det beror på att mer gods fraktas än någonsin tidigare. Under samma period har emellertid ekonomin, BNP, endast ökat med 26 procent, vilket betyder att det krävs allt mer godstransporter för att generera varje krona i ekonomisk tillväxt.

Naturligtvis finns stora lokala och regionala variationer. I Östeuropa är situationen mer tillspetsad. I samtliga Östeuropeiska EU-länder utom Tjeckien har järnvägen en hög eller mycket hög marknadsandel, från cirka 40 procent i Rumänien till över 70 procent i Lettland. I dessa länder tar nu lastbilarna marknadsandelar mycket snabbt. Regeringar och EU satsar stora belopp på att bygga ut kapaciteten i vägnätet vilket leder till en förändrad balans mellan trafikslagen med minskad trafik på järnvägarna och ökad lastbilstrafik.

3. GODSTRANSPORTER I SVERIGE

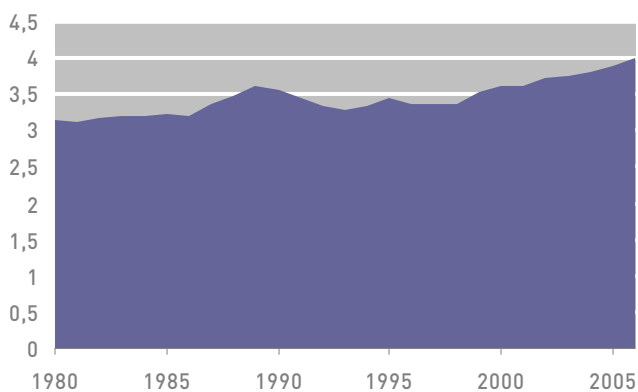
Transportsektorn som helhet står för utsläpp av cirka 20¹ miljoner ton CO₂ - 40 procent av Sveriges sammantagna utsläpp av växthusgaser - och det är den enda sektor som inte lyckats uppvisa någon sänkning av utsläppen sedan 1993. Utsläppen är idag mer än tio procent över 1990 års nivåer, basåret för Kyotoprotokollet.

¹ Sveriges rapportering av växthusgaser enligt Kyotoprotokollet. Räknat med livscykelperspektiv är utsläppen ungefär 25 procent större. Källa: The Economic and Environmental Footprints of Transportation - Karins bok, vad heter den?

Den största faktorn bakom denna utveckling är den ökande godstrafiken på väg. Medan utsläppen från personbilar har varit i stort sett oförändrade under flera år, ökar de kraftigt från lastbilstrafiken. Mellan 1980 och 2006 ökade CO₂-utsläppen från tunga lastbilar registrerade i Sverige från 3,1 till 4 miljoner ton per år, cirka 20 procent av transportsektorns totala utsläpp. Ökningen är proportionell mot trafikökningen.

Till detta kommer betydande utsläpp från en allt större trafik av utlandsregistrerade fordon. Enligt Vägverket och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) utgör den utlandsregistrerade lastbilstrafiken idag över 17 procent av den sammanlagda.² Sammantaget orsakar lastbilstrafiken därmed utsläpp av närmare fem miljoner ton koldioxid, men utsläppen från den utländska trafiken redovisas inte i svensk statistik. De ingår därmed inte heller i denna promemoria.

Figur 2: Utsläpp av CO₂ i Sverige från tunga svenskregistrerade lastbilar 1980-2006, miljoner ton

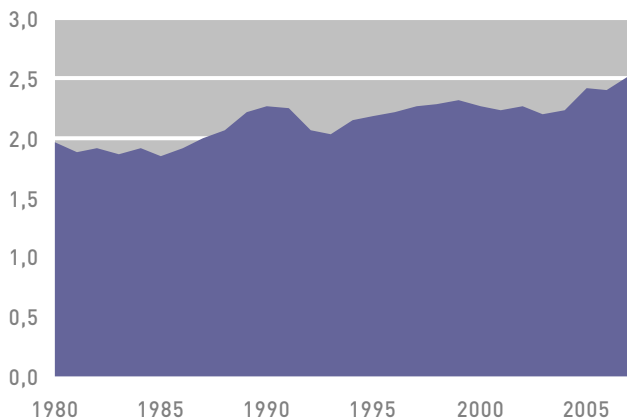


Källa: Energy use in Road Transports, Vägverket 2006

3.1 Trafik

År 2006 trafikerades Sverige av över 80 000 svenskregistrerade tunga lastbilar som tillsammans körde cirka 2,4 miljarder kilometer, 500 miljoner kilometer mer än 1982. Det körda avståndet per år motsvarar 60 000 varv runt jorden eller 2,5 gånger jordens omloppsbana runt solen.

Figur 3: Trafikarbete med tunga lastbilar i Sverige 1980-2007, miljarder kilometer



Källa: SIKA

² Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2007, 2008:13, SIKA 2008

Mest lastbilstrafik återfinns i södra Sverige, framförallt i Västra Götaland och Skåne. Mer än var fjärde lastbilskilometer körs i dessa två län och särskilt trafikerad är västkusten. Av samtliga län är det endast i Stockholms län som trafikarbetet enligt statistiken har minskat. Enligt Vägverket kan detta dock förklaras med att 40 kilometer av E4 av trafiksäkerhetsskäl inte inkluderades i mätningen för år 2006. Minskningen av trafikarbetet i Stockholms län bör således tolkas med mycket stor försiktighet.

Totalt sker 34 procent av det totala trafikarbetet med lastbil innanför tätbebyggt område. För enbart de tunga lastbilarna är motsvarande andel 25 procent. Inom tätbebyggt område uppgår den totala lastbilstrafiken till 3 653 miljoner fordonskilometer varav de tunga lastbilarna svarar för 1 071 miljoner fordonskilometer vilket motsvarar 29 procent (figur 4).

Figur 4: Lastbilars trafikarbete på det statliga vägnätet 2002-2006 uppdelat på län, miljoner fordonskilometer

Län	2002	2006	Utveckling, procent
Stockholm	465	429	- 8
Uppsala	171	189	+11
Södermanland	184	213	+16
Östergötland	263	310	+18
Jönköping	317	383	+21
Kronoberg	192	246	+28
Kalmar	139	158	+14
Gotland	20	26	+35
Blekinge	62	74	+20
Skåne	562	680	+21
Halland	234	288	+23
Västra Götaland	869	996	+15
Värmland	195	224	+15
Örebro	206	233	+13
Västmanland	169	190	+12
Dalarna	169	194	+14
Gävleborg	206	246	+20
Västernorrland	180	208	+16
Jämtland	107	127	+19
Västerbotten	175	212	+21
Norrbottnen	174	200	+16
Summa	5 055	5 825	+15

Källa: Riksdagens utredningstjänst och Vägverket

Figur 5: Lastbilstrafikens fördelning utom respektive inom tätbebyggt område, miljoner fordonskilometer och procent

	Utom tätbebyggt område		I tätbebyggt område		Totalt
Lätta lastbilar	3 822	60	2 581	40	6 403
Tunga lastbilar	3 266	75	1 071	25	4 337
Summa	7 088	66	3 653	34	10 740

Källa: VTI Underlag ur Artemismodellen och Riksdagens utredningstjänst

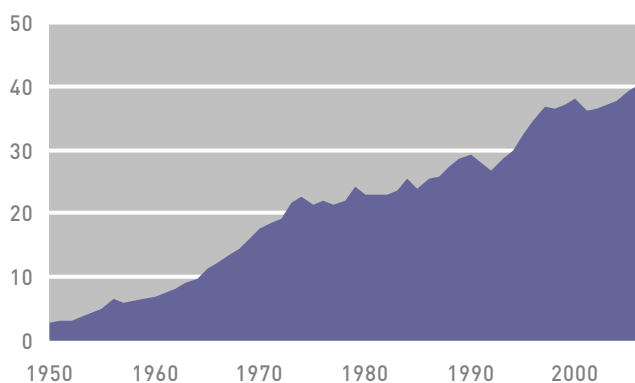
Lastbilstrafikens största fördelar ligger i dess flexibilitet till låg kostnad. Inget annat trafikslag kan idag konkurrera med lastbilarna på detta område. Men flexibiliteten innebär också att logistiken är svår och att transportererna blir ineffektiva. Det är sällan lastbilar är fulla och i takt med ökade transporter ökar även antalet kilometer som körs med delvis eller helt tomma bilar. I genomsnitt har fyllnadsgraden i lastbilarna konstant legat på 34 procent sedan år 2000³. Fyra av tio förflyttningar sker med helt tom bil och beräknat på avstånd har andelen tomma körningar legat konstant mellan 22 och 24 procent det senaste decenniet.⁴

År 2006 uppgick tomkörningarna till 555 miljoner kilometer, motsvarande 13 875 varv runt jorden. Bara ökningen mellan 2004 och 2006 var 35 miljoner kilometer per år. Utsläppen av växthusgaser från dessa tomlaster uppgick år 2006 till cirka en miljon ton CO₂, en fjärdedel av lastbilarnas totala utsläpp och fem procent av transportsektorns sammanlagda utsläpp.

3.2 Transportarbete

Medan lastbilstrafiken har ökat kraftigt är denna ökning ändå betydligt mindre än ökningen av lastbilarnas transportarbete (se ordförklaringar på sidan 2). Godstransporter på väg var en ovanlig företeelse för bara femtio år sedan, då merparten av allt gods fraktades med fartyg eller järnväg. Den stora tillväxten för lastbilstransporter började egentligen på 1960-talet och har sedan dess fortsatt med några få nedgångar, till exempel vid oljekriser och djupa lågkonjunkturer. Sedan 1960 har transportarbetet med lastbil ökat dubbelt så mycket som BNP.

Figur 6: Godstransportarbete på väg 1950-2007, miljarder tonkilometer

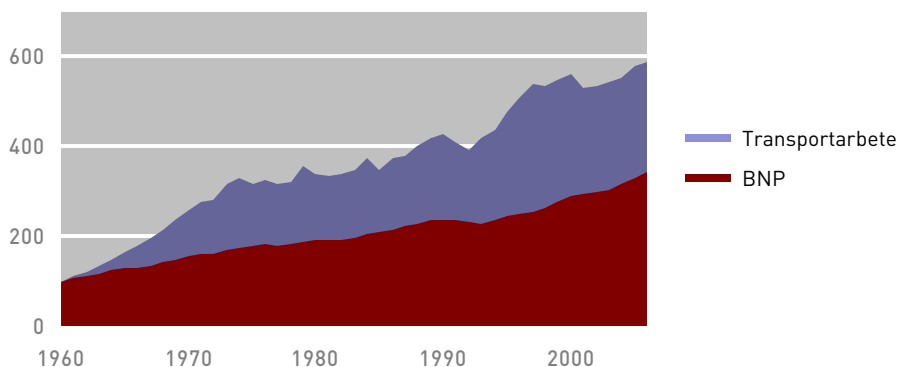


Källa: SIKA

³ Klimatneutrala transporter på väg, Vägverket 2007:111

⁴ Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, 2000-2007, SIKA

Figur 7: Godstransportarbete på väg och BNP 1960-2007, index

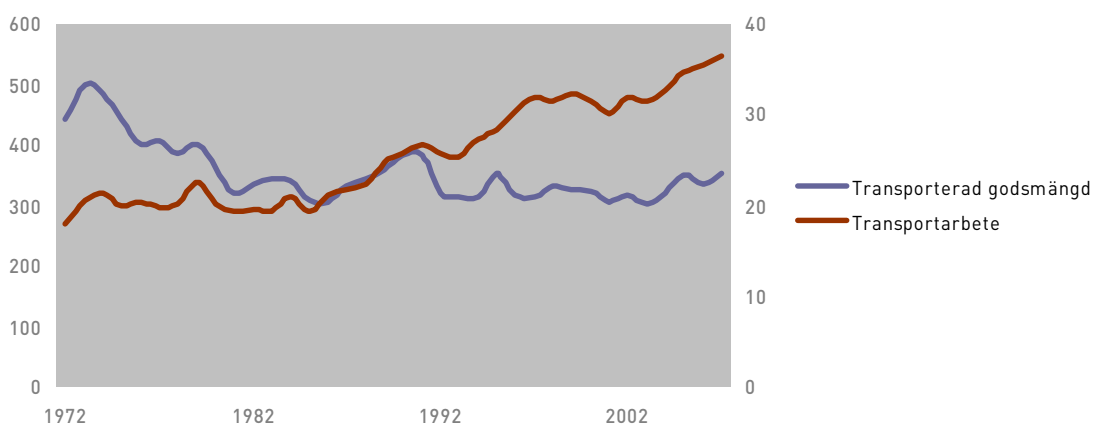


Källa: SIKA

3.3 Godsmängder

Att transportarbetet med lastbil ökar dubbelt så mycket som den ekonomiska tillväxten är anmärkningsvärt. Mest anmärkningsvärt är emellertid att vikten på det gods som transporteras med lastbil har varit i stort sett detsamma de senaste 30 åren – och betydligt lägre än under början av 1970-talet – samtidigt som transportarbetet nästan har fördubblats. 1973 fraktades 500 miljoner ton gods och transportarbetet var 20 miljarder tonkilometer, det vill säga 40 kilometer per ton. År 2007 hade godsmängden minskat till cirka 350 miljoner ton medan transportarbetet hade ökat till över 35 miljarder tonkilometer, i genomsnitt 100 kilometer per ton (figur 7).

Figur 8: Godsmängd (tusental ton, vänster skala) och transportarbete (miljarder tonkilometer, höger skala) med lastbil inom Sverige 1972-2007



Källa: Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2007, 2008:13, SIKA 2008

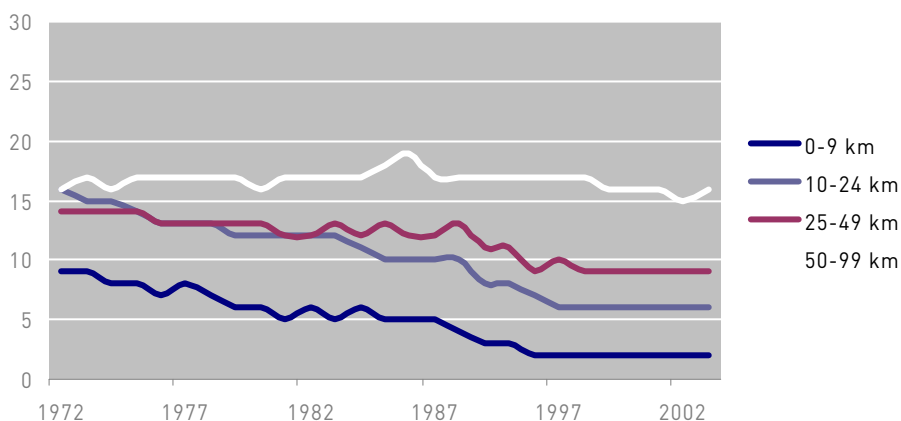
Myten att vi i dagens samhälle fraktar mer gods än tidigare stämmer därmed inte, åtminstone inte viktmässigt. Sanningen är istället att vi fraktar samma mängd gods – eller mindre – men att det fraktas längre och mindre effektivt. Varje ton gods orsakar idag mer än dubbelt så mycket klimatpåverkan som för 25 år sedan.

Allt tyder på att det som ligger bakom denna utveckling är att lastbilstransporterna blir allt längre. Den stora förändringen skedde i början av 1990-talet, vid samma tidpunkt som maximiviktorna för lastbilar höjdes från 51 till 60 ton. Genom denna regelförändring ökade lastbilarnas konkurrensförmåga dramatiskt på långa transporter och lastbilarna tog stora marknadsandelar från sjöfart och järnväg (se även avsnitt 5.4).

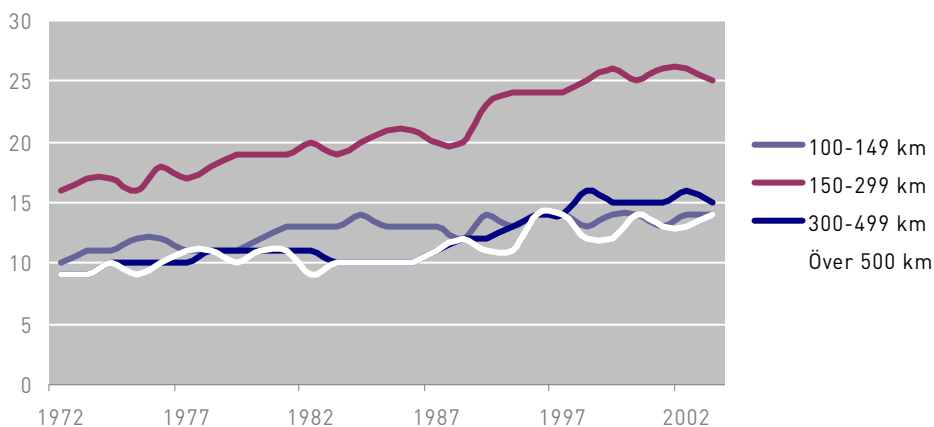
Att det främst är längden på lastbilstransporterna som har skapat den ökande trafiken och transportarbetet stöds även av statistik över lastbilarnas körsträckor. Uppgifterna är inte heltäckande – bland annat saknas data för åren efter 2003 – men utvecklingen framgår tydligt (figur 9-10). Andelen körsträckor under 100 kilometer har minskat medan alla körsträckor över 100 kilometer har ökat.

Statistik från Vägverket visar också att nästan hela ökningen av transportarbetet orsakas av transporter med så kallat partigods. Sedan 1972 har transportarbetet för denna kategori fördubblats medan transporterna av mineral, grus, energiråvaror, papper, trä och jordbruksvaror har minskat, varit oförändrade eller har ökat marginellt.⁵

Figur 9: Körsträckor fördelat på korta transportavstånd, procent av totalt trafikarbete



Figur 10: Körsträckor fördelat på långa transportavstånd, procent av totalt trafikarbete



Källa: SIKI. Statistik för åren 1988, 1989, 1994 samt efter 2003 saknas.

⁵ Klimatneutrala godstransporter på väg, Vägverket 2007: 111

4. UTVECKLING

Vägtrafiken, och i synnerhet godstransporterna, förväntas fortsätta att öka snabbt i framtiden. År 2020 antas antalet körda kilometer med lastbil vara 30 procent större än år 2001.⁶ Även utsläppen antas öka eftersom lastbilarnas utsläpp av klimatgaser, främst CO₂, är direkt proportionerlig mot den sträcka lastbilarna körs. Över tid sker en viss effektivisering av fordonen och systemet, men den kraftiga tillväxten i trafiken äter upp den effektivisering som sker.

Prognoser över utsläpp av CO₂ från hela vägtrafiken visar att utsläppen kommer att öka med cirka två miljoner ton, eller tio procent, mellan 2005 och 2020. Då ska man också ha klart för sig att nivåerna år 2005 var cirka tio procent över 1990 års nivå, basåret för Kyotoprotokollet.

De svensregistrerade lastbilarna står idag för 20 procent av transportsektorns utsläpp av CO₂, cirka 4,1 miljoner ton, och de ökar med cirka 100 000 ton per år. Till år 2020, det år då Sveriges utsläpp av växthusgaser ska ha minskat med 30-40⁷ procent, kommer utsläppen – i förhållande till år 2005 - istället att ha ökat med över 30 procent till 5,3 miljoner ton. Tomkörningarnas andel av dessa utsläpp var cirka en miljon ton år 2005 och väntas öka till 1,3 miljoner ton till 2020.

Det är svårt att föreställa sig tekniksprång inom denna sektor, vare sig övergång till förnybara drivmedel, eldrift eller hybrid-motorer anses få något avgörande genomslag inom överskådlig framtid. Vägverket⁸ menar att den största effektiviseringspotentialen ligger i att föra över gods till andra trafikslag och att förändra samhällsplaneringen. Vad gäller lastbilar anser myndigheten att den största potentialen ligger i att införa så kallade road-trains, det vill säga lastbilar med ytterligare en trailer men inte högre totalvikt, på motorvägar. Därmed – resonerar Vägverket - skulle färre lastbilar behöva trafikera vägarna. Åtgärden innebär en möjlig besparingspotential på 2,7 procent.

Miljöpartiet anser att detta är en kortsiktig och i längden kontraproduktiv åtgärd av samma karaktär som att tro att man löser problemet genom att öka lastbilarnas maximivikt. I en begränsad ekvation kan det på papperet få gynnsam effekt, men i längden ökar det endast lastbilarnas konkurrensförmåga gentemot järnvägen och försenar överflyttning av gods till järnväg och sjöfart (se avsnitt 5).

Figur 11: Prognos över vägtrafikens utsläpp av CO₂ 2005-2020, miljoner ton

	2005	2020
Personbil	12,312	12,806
Lätt lastbil	1,37	1,356
Buss	0,652	0,875
Tung lastbil <16 ton	0,266	0,398
Tung lastbil >16 ton	3,837	4,917
MC, moped	0,116	0,143
Summa	18,553	20,495

Källa: SIKA

⁶ Transporternas utveckling till 2020, Rapport 2005:6, SIKA

⁷ Miljöpartiets mål är en minskning med 40 procent. Regeringen har inte definierat något mål men nämnt utsläppsminskningar kring 30 procent. EU:s mål är att minska med 20 procent till 2020.

⁸ Klimatneutrala transporter på väg, Vägverket 2007:111

5. BAKOMLIGGANDE FAKTORER

Den grundläggande anledningen till att trafiken med lastbil fortsätter att öka är efterfrågan på godstransporter, vilken i sin tur styrs av prisbilden på transporter överlag och prissättningen för de olika transportslagen.

5.1 Just in time

Inom näringsliv och industri finns sedan ett par decennier en kultur av att beställa transporter så sent som möjligt för att minimera behovet av lager. När beställningen är gjord ska varorna sedan levereras snabbt. Idag använder åkerier och leverantörer flexibilitet och snabbhet som ett konkurrensmedel och erbjuder ofta leveranser över en natt.

Lastbilar har komparativa fördelar gentemot andra trafikslag, att frakta gods med lastbil är enkelt och flexibelt. Dessa egenskaper är viktiga delar i en ökad efterfrågan på just-in-time-leveranser och företagens strävan att minimera sina lager

Att få leveranser just-in-time behöver emellertid inte innebära att man beställer varan eller transporten ett par dagar innan man vill ha den levererad. Just in time betyder inte att själva transporten måste gå fort och vara flexibel, det betyder att varan ska vara framme vid en viss tidpunkt. I de flesta fall kan leveranserna beställas i god tid och fraktas med järnväg, men järnvägen har hittills inte kunnat erbjuda system som på ett effektivt och flexibelt sätt kan integreras med företagens logistik. Till stor del beror detta på att staten har underlåtit att investera i järnvägens infrastruktur eller till och med lagt ned spår, till exempel i det kapillära nätet, industrispår och bangårdar.

5.2 Pris

En viktig del i denna utveckling är självklart lastbilstransporternas pris. Att frakta varor är generellt billigt och tillsammans med den snabbhet och flexibilitet som lastbilar erbjuder, skapas möjligheter att utnyttja regionala eller nationella skillnader på arbetsmarknader, i skattesystem eller liknande. Exempel på detta finns i alla branscher, men särskilt tydligt är det inom livsmedelsindustrin. Ett aktuellt fall är att svenska bryggerier exporterar 40 miljoner liter öl som körs med lastbil till Danmark och Tyskland. Nittio procent av denna öl köps sedan av svenskar som fraktar hem den igen.⁹

Ett flertal rapporter¹⁰ har visat att lastbilstransporter inte betalar sina egna kostnader, de är med andra ord subventionerade av staten. De skatter som betalas av bilarnas ägare motsvarar inte de kostnader för miljöpåverkan, vägslitage, hälsoeffekter med mera som uppstår av trafiken. Resten är externaliserade – de betalas av oss alla och av framtida generationer. Enligt olika modeller var mellan 50 och 70 procent av lastbilarnas kostnader – i reda pengar mellan sex och åtta miljarder kronor – externaliserade år 2005. För varje körd kilometer med tung lastbil drabbades staten och framtida generationer av nästan två kronor i kostnader. Man ska då ha i åtanke att modellerna inte fångar alla kostnader. En belysande del av

⁹ Svenska bryggareföreningen, personligt samtal

¹⁰ Se till exempel Vägtrafikens marginella externa kostnader och skatter, PM HK 06-1756/SA 10, Banverket 2006, för en sammanställning; Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden i transportsektorn: ASEK 4, SIKA 2008; Keep Europe moving, EU-kommissionen 2001; Kilometerskatt för lastbilar, 2007:2, SIKA 2007

diskrepansen mellan lastbilarnas bidrag till statskassan och de kostnader de orsakar är att lastbilarna står för 62 procent av slitaget på de statliga vägarna, men endast står för 25 procent av vägtrafikskatterna.¹¹

5.3 Ökad förädlingsnivå

Transporternas låga pris driver utvecklingen mot allt mer långväga transporter av förädlade varor. För transportköpare och konsumenter är kostnaderna för transporter oftast ingen stor faktor; transporternas andel av det slutliga priset är mycket litet. För de flesta produkter som har någon grad av förädling utgör transportkostnaden två till tre procent av priset till kund.¹²

Detta medför en allt mer centraliserad produktion i stora enheter och utslagning av lokal produktion, vilket i sig skapar än större efterfrågan på långväga transporter. Det är inte kvalitetskrav som ligger bakom att mer än hälften av Glacebolagets pinnglass tillverkas i länder som Grekland, Italien och Spanien och sedan körs i frysbilar till stora mellanlager i Europa innan de slutligen når Sverige. Att lastbilstransporternas pris är lågt är en avgörande faktor till den kraftiga ökningen av transportarbetet, inte bara för lastbilar, utan för transportsektorn som helhet.

Lastbilarnas konkurrensförmåga gentemot järnväg och sjöfart gynnas också av utvecklingen. Högt förädlade varor ställer i allmänhet andra krav. Ju högre förädlingsgrad hos varorna, desto mer angeläget är det för transportköparen att frakten sker snabbt och flexibelt.

5.4 Investeringar och regler

Den statliga skattepolitiken inom transportsektorn har konsekvent gynnat lastbilar, men det är långt ifrån det enda exemplet. Ett annat är att staten under decennier har investerat hundratals miljarder kronor i utbyggnad och anpassning av vägnätet till lastbilarnas behov, medan järnvägar har försumrats och viktiga delar av infrastrukturen har monterats ned, till exempel det så kallade kapillära nätet av industrispår till företag och hamnar.

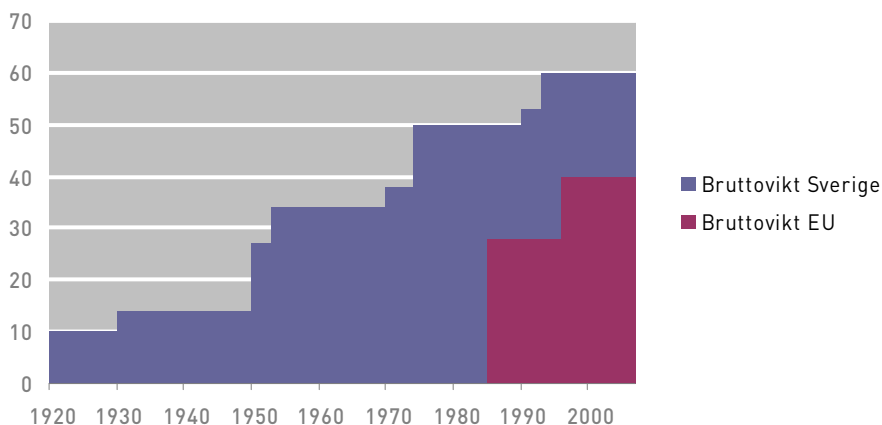
Ett annat, helt avgörande, sätt som staten har gynnat lastbilstransporterna på, är att kontinuerligt höja den maximalt tillåtna bruttovikten och längden för lastbilar. Därmed har lastbilstransporterna blivit mer effektiva och konkurrenskraftiga. Ju större last en bil kan ta, desto lägre kostnad per tonkilometer.

Denna utveckling innebär kortsiktiga miljövinster men långsiktiga problem. Lastbilstransporterna har blivit mer energieffektiva och skapar därmed mindre påverkan på omgivningen per fraktat ton. Nackdelarna är dock stora, en av de viktigaste är att den ökade effektiviteten gör lastbilstransporterna ännu billigare och medför en ytterligare försämring av järnvägens och sjöfartens konkurrensförmåga. Den kortsiktiga och teoretiskt positiva effekten förvärrar och fördjupar ett strukturellt problem och leder transportsektorn mot ännu större beroende av lastbilar och fossila bränslen. Överflyttningen av gods till järnvägen försvåras och fördröjs ytterligare. Man försöker att lösa ett problem men gräver bara ned sig djupare. Så länge lastbilar inte betalar sina fulla kostnader bör politiken inte bidra till att ytterligare öka deras konkurrensförmåga.

¹¹ Marginalkostnader inom vägtransportsektorn, Vägverket

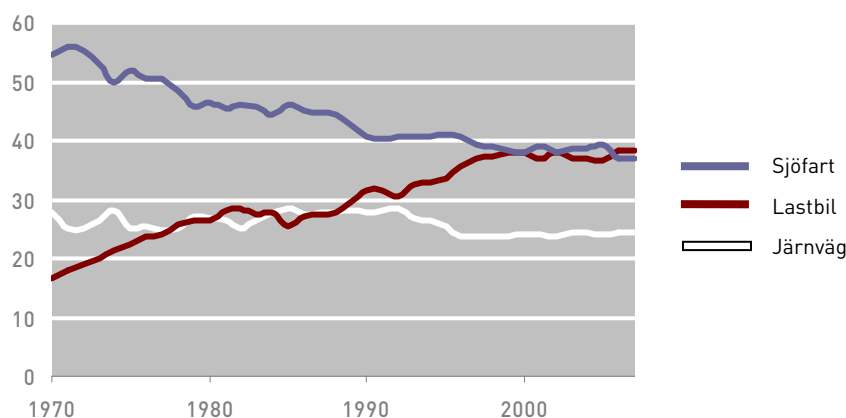
¹² Kombitrafik och intermodala system, Johan Trouvé, Vid vägs ände, Banverket 2003; Kilometerskatt för lastbilar, 2007:2, SIKA 2007

Figur 12: Maximalt tillåten bruttovikt i Sverige och övriga EU, ton



Källa: Vägverket och VTI

Figur 13: Långväga¹³ godstransporters fördelning per trafikslag 1970-2007, andel av tonkilometer, procent



Källa: Jakob Wajsman, Banverket

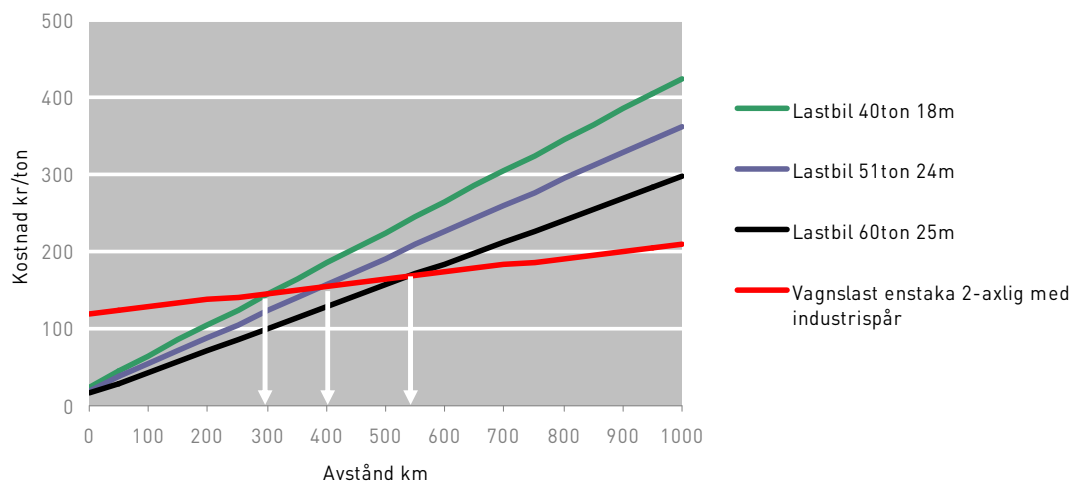
Över tid har de ökade maximivikterna – i kombination med det låga priset och den stora efterfrågan – gjort att trafikslagens andelar av transporterna förändrats till lastbilarnas fördel. 1970 genomfördes 17,5 miljarder tonkilometer med lastbil, knappt 23 procent av det totala transportarbetet. År 2005 hade det ökat till 40 miljarder tonkilometer, eller 41 procent av det sammanlagda transportarbetet och år 2020 antas lastbilar stå för 45 procent av godstransporterna.¹⁴

Under hela 1980-talet hade järnvägs- och lastbilstransporter ungefär lika stor andel av de långväga godstransporterna, knappt 30 procent var (figur 10). När maximivikten i början av 90-talet höjdes från 51 till 60 ton förändrades balansen kraftigt och vägtransporterna tog marknadsandelar från järnvägen. Det höjda taket gjorde lastbilstransporterna billigare per kilometer och brytpunkten för det avstånd där järnvägen var billigare flyttades. Vid en maximivikt på 51 ton hade järnvägstransporterna en kostnadsfördel vid transporter över 37 mil. När maximivikten höjdes till 60 ton flyttades brytpunkten till 55 mil.

¹³ Samtliga järnvägs- och sjöfartstransporter samt lastbilstransporter över 100 kilometer

¹⁴ Transporternas utveckling till 2020, Rapport 2005:6, SIKKA

Figur 14: Kostnad för järnväg och lastbil med olika bruttovikt. Brytpunkten där lastbil blir billigare än järnväg flyttas till höger med högre maximivikt; vid 40 tons maximivikt (EU max) hos lastbilen blir tåget billigare på sträckor över 290 km. Vid 60 tons maximivikt krävs minst 550 km transportsträcka för att tåget ska vara billigare.



Källa: Bo-Lennart Nelldal, KTH, Stockholm.

Inom EU är utvecklingen likartad, även om de bakomliggande faktorerna skiljer sig. Lastbilstransporterna tar en allt större andel gentemot andra trafikslag och har idag 77 procent av alla godstransporter när havsgående sjöfart undantas. Andelen ökar också kontinuerligt. Sedan 1998 har lastbilarnas marknadsandel ökat med tre procent medan järnvägens andel har minskat ungefär lika mycket. Den huvudsakliga anledningen anses vara att gränsöverskridande godstrafik på järnväg är hopplöst ineffektivt på grund av skillnader i teknik och regelsystem. Som jämförelse har lastbilstransporterna i USA 36 procent av marknaden för gods medan järnvägens marknadsandel är 44 procent.¹⁵

6. ÅTGÄRDER FÖR KLIMATANPASSNING AV GODSTRANSPORTER

Utvecklingen inom transportsektorn, i synnerhet vad gäller godstransporter på väg, är självklart ohållbar, inte minst ur klimatsynpunkt. Transportsektorn står för cirka 40 procent av Sveriges klimatpåverkan och det är den enda sektor som inte har lyckats minska sina utsläpp, tvärtom ökar de och det är främst tillväxten av godstransporter med lastbil som skapar ökningen.

Denna trend måste brytas snabbt. Vare sig Sverige eller något annat utvecklat land har råd att låta godstransporterna öka och ta en allt större del av vårt utsläppsutrymme. Den ekonomiska utvecklingen måste kopplas bort från tillväxten av godstransporter på väg. En stor del av de transporter som idag sker med lastbilar kan och måste i framtiden ske med andra transportslag, till exempel sjöfart eller järnväg, med avsevärt minskad energianvändning och klimatpåverkan som följd.

Det finns en bred enighet kring behovet av att flytta över godstransporter från lastbil till järnväg och sjöfart. Vikten av en sådan överflyttning hålls ofta fram av politiker i alla läger. Hos myndigheter och institutioner är det ett ständigt återkommande ämne.

¹⁵ Siffran avser år 2000, det sista året innan attackerna mot World Trade Center. The economic and environmental footprints of transportation, 2008

Ett flertal rapporter, bland andra underlag till EU:s vitbok om transporter och rapporter från SIKA, visar att lastbilstransporterna inte betalar sina egna kostnader, ens med de låga kostnader för klimatpåverkande utsläpp som de samhällsekonomiska kalkylerna hittills har använt. Om lastbilstransporterna i högre grad internaliserade sina externa kostnader skulle deras fördelar gentemot järnvägstransporter åtminstone delvis utjämnas.

Det behövs en hel palett av åtgärder, men de politiska besluten uteblir. När det kommer till kritan är det få politiker som vågar kräva att lastbilstransporterna ska betala sina egna kostnader, och därmed bli dyrare. Lastbilarnas marknadsdominans och trafikens tillväxt är i sin tur en viktig faktor till pressen på politiker att bygga ut vägsystemet. När vägarna sedan byggts blir lastbilarnas fördelar än större vilket leder till ytterligare press att bygga fler vägar.

I denna promemoria fokuserar Miljöpartiet på fyra övergripande åtgärder som behöver vidtas inom godstransportsektorn. Utöver dessa finns andra åtgärder som kompletterar bilden och tillsammans kan göra det möjligt att nå de utsläppsminskningar som Sverige har satt upp som mål fram till 2020 och därefter.

6.1 Kilometerskatt

En central punkt för att minska tillväxten i lastbilstransporterna är åtgärder som gör att de internaliserar en större andel av sina kostnader. Ett effektivt sätt att öka internaliseringen är att införa kilometerskatt (km-skatt) för tung trafik såsom den förra regeringen aviserade i 2005 års transportpolitiska proposition. Även EU har föreslagit att lastbilstransporternas prissättning i högre grad ska spegla dess kostnader och att detta kan göras genom exempelvis så kallad km-skatt. Ett flertal länder inom EU har infört eller beslutat att införa sådana system (se bilaga 1).

Sverige har haft km-skatt på lastbilstransporter tidigare. Den 1 januari 1974 infördes ett km-skattesystem för dieseldrivna fordon i Sverige. Skatten var beroende av fordonets körsträcka och togs ut med ett visst belopp per total kilometer. Systemet omfattade även utländska dieseldrivna tyngre fordon som tillfälligt användes i Sverige. Skattesatserna var beroende av fordonsslag och skattevikt.

Den 1 oktober 1993 avskaffades km-skatten och ersattes med en punktskatt på dieselolja. En avgörande orsak till avskaffandet var att systemet ansågs kunna strida mot EG:s regler om fri rörlighet och kunde anses utgöra ett gränshinder.

Att återinföra km-skatten i Sverige har blivit aktuellt sedan EU har klargjort att alla medlemsländer har möjlighet att införa sådana system. Frågan har utretts av ett flertal myndigheter och systemet anses kunna vara ett effektivt sätt att öka internaliseringen av lastbilstrafikens samhällsekonomiska kostnader. Hur stor effekt en sådan åtgärd får beror på skattens utformning och vilka undantag som ges. SIKA¹⁶ anser emellertid att en skatt i storleksordningen en krona per kilometer (genomsnitt) skulle leda till tio procents minskning av trafikarbetet med lastbil och att utsläppen av CO₂ skulle minska i motsvarande grad, 400 000 ton på årsbasis. Effekten på transportarbetet skulle bli betydligt mindre eftersom sektorn skulle effektiviseras.

¹⁶ Kilometerskatt för lastbilar, 2007:2, SIKA 2007

Den förra regeringen aviserade att en sådan skatt skulle komma till 2010, men den nuvarande regeringen verkar passa i frågan. Miljöpartiet anser att en kilometerskatt bör införas på tunga lastbilstransporter med en geografisk differentiering. Skatten bör uppgå till två kronor per kilometer och införas från den 1 januari 2011.

6.2 Ökade investeringar i järnväg

Järnvägen är en central del av framtidens transportsystem. Det främsta skälet är dess överlägsna energieffektivitet och miljöegenskaper, som ytterst beror på låg friktion mot underlaget och hög verkningsgrad i motorerna. Att tåg i Sverige dessutom huvudsakligen drivs av grön el gör att skillnaderna mot andra trafikslag blir mycket stora.

Energiåtgången är tre till fem gånger större för lastbilstransporter jämfört med tåg medan den är mer jämförbar för fartygstransporter. Utsläppen av CO₂ är i samtliga fall mångdubbelt högre för andra transportslag jämfört med eltåg. Det gäller även andra typer av utsläpp (se även figur 1).

Miljöpartiets mål för godstransporterna är att minska deras klimatpåverkan genom att föra över stora volymer av de långväga transporterna från lastbil till järnväg och sjöfart. Till år 2020 bör lastbilstransporterna minska med en tredjedel, vilket i sin tur kräver att transportarbetet på järnväg fördubblas och ökar med drygt 40 procent för sjöfarten.

Figur 15: Miljöpartiets mål till 2020 i korthet

Övergripande
— Halvera transporterernas utsläpp av fossil koldioxid jämfört med 2000.
— Minska antalet omkomna i trafiken minskar med 90 procent jämfört med 2006.
Persontransporter
— Gång och cykling ökar kraftigt.
— Den lokala kollektivtrafiken trefaldigas.
— Järnvägstrafiken fördubblas.
— Personbilstrafiken minskar med en tredjedel.
Godstransporter
— Järnvägstrafiken fördubblas.
— Lastbilstrafiken minskar med en tredjedel.

Se även Satsningar för ett oljefritt transportsystem, Miljöpartiet augusti 2006, Utvecklingsplan för järnvägen, Miljöpartiet juni 2007 samt Plan för kollektivtrafiken, Miljöpartiet juli 2008

Tillsammans med andra åtgärder inom transportsektorn innebär detta att koldioxidutsläppen från vägtrafiken kan halveras, från cirka 20 miljoner ton 2005 till tio miljoner ton per år omkring år 2020, vilket ligger i linje med Miljöpartiets krav att utsläppen i Sverige ska minska med 40 procent till 2020. Detta motsvarar grovt räknat en femtedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser 2007.

Kapaciteten i det svenska järnvägsnätet är idag otillräcklig för att medge en ökning av godstransporterna i den omfattning som krävs. Miljöpartiet anser därför att kapaciteten i det svenska nätet

– och i anslutningar till utrikes järnvägstrafik – måste höjas kraftigt. I detta syfte har Miljöpartiet tagit fram en utvecklingsplan för järnvägen, där partiet föreslår en omfattande satsning på utbyggnad av kapaciteten i hela järnvägsnätet. Planen omfattar 116 objekt som bör genomföras till 2020, varav en stor del medför kapacitetshöjning för godstransporter.¹⁷ Planen medför kraftigt ökade investeringar i järnvägsnätet, totalt över tio miljarder för åren 2008-2010.¹⁸ I anslutning till höstbudgeten 2008 kommer Miljöpartiet att föreslå ytterligare förstärkningar av anslaget.

6.3 Harmonisera lastbilarnas maximivikt

Ett annat sätt att öka järnvägens konkurrenskraft gentemot lastbilar i Sverige är att ta bort det svenska undantaget från EU:s regler om maximivikt och längd. I Sverige tillåts lastbilar med en maximivikt på 60 ton medan EU i övrigt endast tillåter 44 ton.

Att alltför snabbt EU-anpassa den svenska maximivikten skulle i under en övergångsperiod kunna leda till ett ökat antal lastbilar eftersom kapaciteten i järnvägsnätet är högt utnyttjad. På sikt skulle det emellertid innebära en strukturell förändring som gynnar järnvägstransporter. Därför bör åtgärden införas successivt och i kombination med stora investeringar i järnvägar.

Ett annat skäl att sänka lastbilarnas maximivikt är de stora samhällskostnader och trafikproblem som orsakas genom lastbilarnas vägslitage. Enligt Vägverkets sektorsrapport 2003 orsakar en fullastad 60-tons långtradare samma slitage på vägbanan som 75 000 personbilar. Slitaget minskar förhållandevis mycket när fordonens maximivikt minskas. American Highway Association uppskattar att en 38-tons lastbil orsakar samma slitage som 9 600 personbilar.

De senaste beräkningarna av kostnader för slitage på vägar som Riksdagens utredningstjänst (RUT) har hittat är från år 2000. Dessa beräkningar är från Vägverkets underlagsrapport "Marginalkostnader inom vägtransportsektorn" till Statens institut för kommunikationsanalys rapport "Översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet". Vägverket och RUT konstaterar att lastbilstrafiken stod för 62 procent av vägslitaget men bara för 25 procent av vägskatterna år 2005.¹⁹

Fordonens längd påverkar också dimensioneringen av vägnätet genom att större och tyngre fordon kräver förstärkning av broar, större svängradier i korsningar etc. Hela vägsystemet måste förstärkas och underhållskraven ökar. Om maximivikten sänktes skulle det bli billigare att anlägga nya vägsträckor där detta krävs.

Det generella svenska undantaget från EU:s maximivikt bör tas bort frånsett transport av skogsråvara fram till förädling. Om den högsta tillåtna vikten sänks från 60 till 44 ton kommer överföringen av gods från lastbil till järnväg och sjöfart att påskyndas samtidigt som vägarna blir bättre och de samhällsekonomiska kostnaderna för underhåll och anläggning av vägar, miljöpåverkan, olyckor och hälsoproblem minskar.

6.4 Lastbilsfria perioder

Ett annat sätt att öka järnvägens relativa konkurrensmöjlighet och begränsa den tillväxt av lastbilstrafiken som SIKA prognostiserar, är att införa lastbilsfria perioder på vissa vägar och sträckor eller i vissa

¹⁷ Utvecklingsplan för järnvägen, Miljöpartiet juni 2007

¹⁸ Järnvägsmotion, Miljöpartiet oktober 2007 samt Budgetmotion 2007/08:mp401

¹⁹ PM 2006:1260 samt 2006:1164, Riksdagens utredningstjänst, 2006

regioner. Sådana regelverk finns sedan länge i många andra EU-länder (se bilaga 2). Det ligger också i linje med den europeiska åkerinäringens strävan att likrikta och harmonisera reglerna för lastbilstrafik i medlemsländerna.

EU-kommissionen utarbetade i slutet av 90-talet ett förslag till ett direktiv "om ett öppet system av harmoniserade regler för trafikbegränsningar för tunga lastfordon som deltar i internationella transporter på bestämda vägar". Förslaget behandlades av rådet i maj 1999 utan att de kunde fatta beslut. Som svar på en skriftlig fråga från en parlamentsledamot skrev dåvarande kommissionären Loyola de Palacio att "Frågan om begränsningar under veckoslut och helgdagar har dock inte lösts ännu. De starka känslorna i frågan i både Rådet och Europaparlamentet har lett till en polarisering."

Förslaget till ett direktiv om lastbilsbegränsningar kom upp då Kommissionen gjorde en genomgång av existerande lagförslag och undersökte om de är förenliga med de så kallade Lissabon-målen. De frågeställningar som särskilt undersöktes var om förslagen ledde till ökad konkurrenskraft, om de fastnat i lagstiftningsprocessen och i så fall varför samt om lagförslagen svarar upp mot kraven på konsekvensanalyser. Denna process ledde fram till att Kommissionen år 2005 drog tillbaka förslaget om harmoniserade regler för trafikering. Således finns idag inga EU-regler på detta område.

I det tillbakadragna förslaget angavs grunder på vilka medlemsstaterna skulle ha rätt att besluta om trafikbegränsningar. De grunder som angavs var miljö, trafiksäkerhet, sociala faktorer, hög trafiktäthet, bullernivåer eller särskilda miljö- eller väderförhållanden. I direktivet definierades ett tungt lastfordon som ett motorfordon med en bruttovikt på minst 7,5 ton och som används för godstransporter.

Miljöpartiet anser att ett paket med regler för lastbilsfria vägar bör införas på det statliga vägnätet, främst i syfte att begränsa ökningen av lastbilstrafik i södra Sverige. Ett sådant paket bör utformas så att det harmoniserar med befintliga regler i andra medlemsländer.

- Generella begränsningar på hela vägnätet för lastbilar med en totalvikt över 7,5 ton söndag och allmänna helgdagar från 00.00 till 22.00. (Liknande regler finns i Tyskland, Frankrike, Österrike, Italien, Luxemburg, Spanien (Baskien) och Schweiz)
- Under sommaren utvidgas begränsningen till att omfatta även lördagar 07.00 – 20.00 för ett antal specificerade vägsträckor. (Liknande regler finns i Tyskland, Frankrike och Schweiz)
- Begränsning av transittrafik över 7,5 ton alla dagar 08.00-20.00 under sommarmånaderna.
- Begränsning av trafik med lastbilar över 7,5 ton på Öresundsbron vardagar 08.00-20.00

BILAGA 1: AVSTÅNDSBASERADE SKATTER FÖR LASTBILAR INOM EUROPA

Kilometerskattesystem finns idag eller förbereds i flera länder i Europa. Nedanstående sammanställning baseras i huvudsak på en redovisning från Riksdagens utredningstjänst (RUT) 2007 som delvis uppdaterades i juni 2008 (RUT 2).

Kilometerskatter i andra länder

Nedan följer en redovisning av kilometerskattesystemen i de europeiska länder som infört sådant eller har långt gångna planer på att införa kilometerskatt. Av beskrivningarna framgår att motiven till att införa kilometerskatt varierar från fiskalt motiverade för att finansiera byggande och underhåll av infrastruktur till samhällsekonomiskt motiverade i syfte att trafiken ska betala sina externa marginalkostnader.

Uppgifterna är hämtade ur olika SOU, det innebär att vissa detaljer kan vara föråldrade. I den bifogade rapporten Road user charging for heavy goods Vehicles – Overview of regional impact finns fördjupad och senast tillgängliga information. Rapporten är framställd på uppdrag av Banverket och Vägverket.

EU-kommissionen har finansierat ett projekt, "Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment" (Heatco), i syfte att ta fram gemensamma europeiska värderingar för transportkostnader. I projektet genomfördes en inventering av läget i EU-länderna. Heatco-projektet konstaterade att grundläggande principerna är grundade i en lång tradition men att de nationella riktlinjerna inte baseras på liknande metodologiska ramverk och att resultaten används inom ramen för de nationella regelverken vilket innebär att procedurer och värden varierar.

I Heatco-rapporten "Current practice in project appraisal in Europe"²⁰ görs beskrivningar av analys- och värderingsmetoder samt innehåll i de utvärderingsmodeller som används i Europa. Mot bakgrund av att de nationella regelverken och andra förhållanden som t.ex. att klimat varierar och den stora mängd sätt på vilka jämförelser kan göras är det inte möjligt att göra översiktliga jämförelser av metoderna för samhällsekonomiska kalkyler i de länder som inför kilometerskatt. För att sådana jämförelser ska vara relevanta krävs en fördjupning som skulle ta mycket tid i anspråk. Därför är beskrivningen begränsad i denna del.

Frankrike (RUT 2)

I Frankrike finns det sedan länge tullfinansierade motorvägar (ca 8 500 km) som numera är helt privata. Det finns också ett statligt nationellt vägnät och lokala vägar som hittills har varit avgiftsfria. För det nationella vägnätet på 12 000 km, varav ca hälften är motorväg, planeras nu kilometerskatt. Dessutom kommer 3 000 km lokala vägar beskattas för att undvika smitning.

Det finns två avgörande skäl till införandet av kilometerskatt i Frankrike. Det första är att många förare började köra på den franska sidan av gränsen, i synnerhet Alsace-regionen, för att undvika de kilometeravgifter som infördes i Tyskland den 1 januari 2005. En proposition lades fram redan 2005 med förslag om kilometerskatt i Alsace. Det andra skälet är den miljödebatt som tog fart 2007 vilket ledde till tankarna om ett nationellt system.

²⁰ <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/>

Den proposition angående Alsace som antogs av parlamentet år 2005 anses dock ha för stora brister för att kunna ligga till grund för ett införande. Det gäller även den "preliminära" proposition för det nationella systemet som lagts fram för parlamentet och som ska debatteras i september. Det finns dock förväntningar om att en reviderad och heltäckande proposition kommer vara antagen av parlamentet i december i år. Nödvändiga upphandlingar kommer då kunna inledas.

Kilometerskatten kommer först att införas i Alsace, men nu framstår planen om ett införande år 2010 som optimistisk enligt en fransk departementstjänsteman. Detsamma gäller tanken om ett nationellt införande 2011. Det troliga är att allt förskjuts ett år framåt i tiden.

Skatten kommer att omfatta lastbilar över 3,5 ton. Skatten kommer att baseras på de direkta kostnaderna för infrastrukturen och den kommer att variera beroende på lastbilarnas euroklassning och antal axlar. I ett senare skede är det möjligt att trängsel också vägs in. I parlamentsdebatten kommer frågan om sänkta skatter som kompensation för kilometerskattens införande att tas upp. Än så länge är sådana sänkningar inte planerade.

Nederländerna (RUT 2)

Regeringen i Nederländerna fattade den 30 november 2007 ett viktigt principbeslut om att införa kilometerskatt för både tunga och lätta fordon. Under innevarande mandatperiod²¹ kommer man att passera "the point of no return" på så sätt att flera viktiga steg kommer ha tagits för att implementera systemet, inklusive vissa upphandlingar. En proposition kommer att lämnas till parlamentet under slutet av 2008 eller början av 2009. Nödvändig lagstiftning beräknas vara klar under våren 2010.

Det motiv till kilometerskatten som regeringsföreträdare framför allt hänvisar till i det material utredningstjänsten har tillgång till är trängsel. Det finns redan stora problem med trafikstockningar. Dessa väntas bli värre om inga åtgärder vidtas med tanke på ökande transportbehov. Ökad kapacitet genom infrastruktuursatsningar bedöms nämligen inte vara tillräckliga för att bevara godtagbara transporttider och pålitlighet. Beskattning av körsträcka istället för köp och ägande bedöms också vara mer rättvist än skatt per tidsenhet. Även önskan att nå uppsatta miljömål anges som motiv.

För lastbilar träder systemet i kraft 2011 och personbilarna inkluderas successivt mellan 2012 och 2016.

Hela vägnätet kommer att omfattas. Skatten kommer att variera beroende på fordonets miljöklass (dvs. euroklass) samt om det är person- eller lastbil. Samma avgift kommer att gälla hela vägnätet. I ett senare skede är det möjligt att en trängselkomponent införs.

Systemet avses bli kostnadsneutralt för trafikanterna. När kilometerskatten införs sänks därför skatter för köp och ägande av fordon. Skatteförändringarna kommer att genomföras successivt, för att vara helt klara 2016-2018.

Den tekniska lösningen kommer bland annat vara baserad på satellitanvändande. Några testprojekt kommer att genomföras under 2008. Om Nederländerna lyckas med sin planering kommer landets system bli världsledande i fråga om användning, eftersom hela vägnätet och alla bilar kommer omfattas.

För att kunna införa systemet kommer det krävas administrativt samarbete med Belgien, Tyskland och Frankrike bland annat eftersom det sker så många gränspassager i denna del av Europa. Även på den

²¹ Den nya regeringen tillträdde i början av 2007 och mandatperioden är 4 år.

tekniska sidan finns det problem. Lösningar för dessa kommer att drivas på av EU-direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem, som är motiverat av behovet av ett gemensamt betalsystem.

Intäkterna kommer enbart men till fullo att gå till den s.k. infrastrukturfonden. Avgiften kommer alltså inte sättas med hänsyn till några externa kostnader.

Genom att införa kilometerskatt väntas även andra effektivitets- och miljöförbättrande tjänster kunna förverkligas, t.ex. försäkringar som blir lägre för fordonsägare med liten total körsträcka, tack vare den då introducerade tekniken.

Schweiz

Redan på 70-talet fördes diskussioner om att införa kilometerskatter av dåvarande svensk typ. År 1985 introducerades en fast avgift för tunga fordon (vinjett) som en tillfällig lösning i avvaktan på övergång till en rörlig avgift. Efter ett par politiska bakslag i processen introducerades slutligen ett avancerat körsträcke-baserat avgiftssystem, Heavy Vehicle Fee (HVF), den 1 januari 2001.

Avgiften tas ut för tunga lastfordon, såväl inhemska som utländska, med en totalvikt över 3,5 ton. Avgiften betalas per kilometer körd sträcka på hela det schweiziska vägnätet utan differentiering mellan olika vägkategorier. Tariffen beror på fordonets totalvikt och avgasutsläpp (emissionsklass). Detta följer de effektiva principerna för avgiftsupptagning, vilka sammanfattas av att avgifterna är beroende av i vilken utsträckning vägnätet används för transport, att avgiften påförs i samband med användning av vägnätet, att avgiften är högre för större avgasutsläpp, och att avgiften är lika för både inhemska och utländska transporter. En teknisk beskrivning av det schweiziska kilometerskattsystemet finns i appendix 1A.

Enligt den schweiziska regeringen är målsättningen med avgiftssystemet att genom avgifter kompensera för kostnader orsakade av transporter med tunga lastfordon, så att externa kostnader för godstransport internaliseras i transportpriset. Genom att uppmuntra omställning från vägtransport till järnvägstransport och låta intäkterna från kilometerskatten finansiera nya järnvägstunlar är förhoppningen att åstadkomma ett systemskifte från bilburen godstransport till spårbunden. Andra syften är att skydda alregionen och att erhålla kompensation för en högre tillåten totalvikt från 28 till 40 ton.

En tredjedel av intäkterna går till kantonerna, medan övriga intäkter ska gå direkt till järnvägsinvesteringar för att göra godstransport med järnväg mer attraktivt. Systemets kostnader, inklusive utveckling, investering, underhåll och administration, uppgick år 2006 till ca 8 procent av intäkterna. Med stigande avgiftsnivåer framöver bedöms denna kostnadsandel sjunka till mellan 4 och 6 procent. I tabell 1 presenteras uppskattningar över den schweiziska statens kostnader för systemet. I de årliga driftskostnaderna ingår kostnaden för 120 anställda.

Systemet anses ha fallit väl ut, bland annat på grund av att en genomarbetad transportplan fanns tillgänglig, en god juridisk grund lades för systemet, transportstatistik som underlag för beräkning av kostnader och intäkter fanns tillgänglig och konstruktiva förhandlingar med EG-kommissionen hölls. Den schweiziska situationen är speciell. Dels har landet ett geografiskt läge som innebär mycket transittrafik, dels finns ett högt miljömedvetande med en vilja att föra över transporter till järnväg. Schweiz är inte heller

med i EU eller EEA (European Economic Area, EES). Möjligheten att införa avgiften har varit beroende av dessa omständigheter.

Utvärdering av systemet visar att trafiktillväxten har bromsats. Fordonsflottan har också delvis anpassats mot mer miljövänliga fordon eftersom kilometerskatten är differentierad så att pris per km blir lägre för fordon av en högre miljöklass och för fordon som bättre utnyttjar lastkapaciteten. En ytterligare effekt är vissa organisationsförändringar i form av samgående och samarbete inom transportindustrin samt en ökning av aktiviteter för styrning och planering av transporter och fordonsflotta. Endast små förändringar i ruttval har uppmärksammats, och vissa indikationer finns på ett ändrat val av trafikslag. Den nya kilometerskatten används från transportörens sida för att motivera ökade transportkostnader, men detta har haft liten påverkan på konsumentpriset.

Storbritannien

Det engelska huvudvägnätet sköts av the Highway Agency, en motsvarighet till det svenska Vägverket. Highway Agency får anslag från the Department of the Environment, Transport and the Regions. Sedan slutet av 1980-talet har alla investeringar och allt underhåll av vägnätet upphandlats i konkurrens. Highway Agency har därför ingen egen personal för produktion utan dess uppgift är att skaffa resurser för investeringar och underhåll från den privata sektorn via offentlig upphandling i konkurrens. Intresset för alternativa finansieringsformer för infrastruktur växte i England i början på 1990-talet och i mars 1998 fanns ca 660 kilometer vägprojekt som finansierats i vad som kommit att kallas Public Private Partnership (PPP).

Storbritannien har under flera års tid haft planer på att införa ett körsträcke-baserat avgiftssystem för tunga lastfordon, LRUC (The Lorry Road-User Charge project). Protester mot bränslepriserna år 2000, omfattande gränshandel och bedrägerier samt krav på att utländska lastfordon skall betala sin andel av kostnaderna för att upprätthålla vägnätet är faktorer som bidragit till projektet.

År 2002 förväntade sig regeringen att systemet skulle vara i drift under 2006 men pekade då på betydelsen av att balansera viljan av ett tidigt ikraftträdande med betydelsen av ett tillförlitligt system. Anskaffning av nödvändig fordonsutrustning m.m. medförde att avgiftsupptag och återbetalning av bränsleskatt gjorde att detta datum sköts upp. I mitten av 2005 var avsikten att upphandlingen av tekniken skulle slutföras i december 2005 och systemet tas i drift under 2007–2008. Efter en kritisk rapport från ett parlamentsutskott avbröts upphandlingen i juli 2005. Utskottet riktade kritik mot den typ av system som upphandlingen avsåg. Systemets kostnadseffektivitet skulle inte vara känd förrän efter valet av teknisk lösning. Regeringen borde enligt utskottet vara försiktig med att binda sig för att införa ett system som kanske blir mycket dyrt och är mer sofistikerat än nödvändigt. Nu är planerna att systemet ska introduceras någon gång efter år 2014, möjligen tidigare om de tekniska lösningarna kan levereras.

Ett system som baseras på körsträcka har valts för att detta anses vara mer rättvist och ha större inverkan på förarens beteende och miljökonsekvenserna än andra system. Det skall bygga på modern teknik för att vara flexibelt och också kunna omfatta tilläggstjänster, såsom trafikinformation och information för ruttplanering. Det körsträcke-baserade systemet skall gälla för alla lastfordon över 3,5 ton och på alla vägar inom Storbritannien. Bussar ingår inte. Avgifterna varierar med fordonstyp och vägtyp. En

lägre avgift tas ut på motorvägar. Målet är också att avgiften skall kunna varieras vid olika tidpunkter på dygnet och att den skall kunna användas tillsammans med system för trängselavgifter.

Nivån på avgifterna har inte preciserats, men förväntas inte innebära några kostnadsökningar för åkerinäringen eftersom de ska kompenseras genom sänkningar av dieselskatten. Storbritannien diskuterar formerna för kompensation genom lägre bränsleskatt – antingen märkning och därmed olika pris vid pump eller återbetalning av inbetald bränsleskatt. Efter samtal med oljeindustrin och åkerinäringen m.fl. verkar återbetalning vara huvudinriktningen. Skälen till detta är att märkning kräver investering i dyr infrastruktur och att det finns en oro för tillgängligheten till den märkta oljan. Dessutom bedöms möjligheterna att genom användande av kreditkort och elektroniska deklarationer sköta denna hantering som goda. Det bedöms dock att det krävs ytterligare arbete för att säkerställa att ett återbetalningssystem inte missbrukas.

Tjeckien (RUT 2)

Tidsbaserade avgifter används i Tjeckien sedan 1995 för samtliga typer av bilar. Kilometerskatt infördes den 1 januari 2007 för lastbilar och fordonskombinationer med en totalvikt större än 12 ton. I denna första etapp inkluderades de största huvudvägarna, sammanlagt 980 kilometer. Den andra etappen påbörjades den 1 januari 2008 och omfattade ytterligare 180 kilometer s.k. förstaklassväg, dvs. klassen under motorväg. För fordon 3,5-12 ton planeras införande av kilometerskatt under år 2009.

Det tjeckiska systemet kunde tas i drift efter kort tid eftersom man använde sig av det system som redan fanns i Österrike som är baserat på mikrovågor och portaler längs vägarna. I den tredje fasen kommer mikrovågstekniken kompletteras med satellitanvändning.

Det kan noteras att de första sex månadernas intäkter från kilometerskatt motsvarade de totala investeringskostnaderna.

Tyskland

Upphandlingen för ett kilometerbaserat avgiftssystem i Tyskland genomfördes under perioden 1999-2002. De krav som ställdes gällde ingen systembunden störning av trafiken, inga stopp, inga avgiftsupptagningsplatser på eller utmed vägarna, inga särskilda körfält för avgiftsupptagning, ingen hastighetsbegränsning p.g.a. avgiftsuttag samt samma tillgänglighet för utländska fordon som för inhemska. Konsortiet Toll Collect vann upphandlingen och blev ansvariga för driften av det nya systemet.

Driftsstarten var från början planerad till år 2003, men problem av teknisk karaktär försenade införandet av det tyska systemet kraftigt. Eftersom Tyskland inte tog ut någon Eurovinjettavgift under förseningsperioden innebar förseningen att den tyska staten förlorade stora skatteintäkter. Som en följd av förseningarna och de förlorade skatteintäkterna planerade den tyska staten att säga upp avtalet med Toll Collect. Efter att Toll Collect gick med på ett ansevärt skadestånd och driftsstarten för systemet kunde garanteras till den 1 januari år 2005 sades dock inte avtalet upp. Den 1 januari år 2005 togs således ett körsträckebaserat avgiftssystem för tunga lastfordon som använder det tyska motorvägsnätet i bruk.

Avgift tas ut på hela det tyska motorvägsnätet. Detta omfattar ca 12 200 km väg med 2 213 vägkorsningar, och används av ca 1,2-1,4 miljoner tunga lastfordon, varav ca 400 000-500 000 är utländska.

Avgift tas ut för alla fordon med en totalvikt över 12 ton, och differentieras efter två axelklasser och tre miljöklasser. Även om priset presenteras per kilometer är det i praktiken per sträcka. Sträckorna kommer dock att täcka hela motorvägsnätet vilket innebär att systemet kan betraktas som ett virtuellt tullsystem. Det kan därmed placeras inom den tullrelaterade paragrafen i eurovinjettdirektivet som tillåter högre avgifter än om det hade varit en form av vinjett. En teknisk beskrivning av det tyska kilometerskattsystemet finns i appendix 1B.

Den tyska regeringen har satt upp fyra mål med systemet. Det skall öka tunga fordons bidrag till underhållskostnader för infrastrukturen, leda till en rättvisare konkurrens mellan lastbilstransporter och andra trafikslag, skapa intäkter för ny infrastruktur och utgöra en strategisk teknisk satsning.

Avgiftsnivån baseras på de beräknade kostnaderna för byggandet, utbyggandet och driften (inklusive kostnader för avgiftssystemet) av de avgiftspliktiga motorvägarna. Denna avgiftssättning skiljer sig således från den svenska transportpolitikens principer om att det är de externa marginaleffekterna som utgör grunden för skatteuttag. Intäkterna öronmärks till infrastrukturinvesteringar men en del används också till att kompensera minskade skatteintäkter till följd av att andra skatter sänkts och att eurovinjetten har avskaffats. Investeringarna kommer att fördelas med 50 procent till väg och 25 procent till vardera järnvägar och inre vattenvägar.

Österrike

Det österrikiska motorvägsnätet sköts av ett statligt österrikiskt bolag (ASFINAG), som har rätt att ta ut avgift för användning av vägnätet. I Österrike fanns t.o.m. den 31 december 2003 ett kvoteringsystem, *Ecopoint*, i drift, vilket tillämpades för tunga lastfordon som trafikerade landets vägnät. Systemet satte ett tak för lastbilstrafikens omfattning, i synnerhet straffades fordon med sämre miljöprestanda. Systemet använde sändare som var placerade vid sidan av vägen och som mätte s.k. ekopunkter som lagrades i transpondrar monterade i fordonen. Under åren 2001–2002 genomfördes en upphandling för introduktion av ett nytt körsträcke-baserat avgiftssystem för lastfordon.

Sedan den 1 januari 2004 är det nya körsträcke-baserade avgiftssystemet i drift. Avgiften tas ut per kilometer vid användande av de österrikiska motorvägarna och tas således inte ut på hela vägnätet. Avgiften tas ut för fordon över 3,5 ton och är differentierad efter antalet axlar. Personbilar och motorcyklar är inte avgiftsbelagda, men det är däremot bussar. Systemet skall fungera i trafik med flera körfält utan påverkan på trafiken. Befintliga tullstationer har integrerats i systemet. För fordon upp t.o.m. 3,5 ton gäller att de även fortsättningsvis skall använda sig av en tidsbaserad s.k. vinjett för att få framföras. En teknisk beskrivning av det schweiziska kilometerskattsystemet finns i appendix 1B. Huvudsyftet med systemet är att finansiera investeringar i nya vägar samt vägunderhåll.

Övrigt (RUT 2)

Inom projektet Arena, som syftar till att bygga upp kompetens för ett framtida system med kilometerskatt i Sverige, har det publicerats en rapport med titeln "Kilometerskatt för lastbilar i Sverige – Ett konceptförslag". Där framhålls bl.a. att europeiska erfarenheter visar att en kilometerskatt kan bidra till högre lastfaktor och utvecklade logistiklösningar, dvs. ett effektivare

utnyttjande av lastbilarna. I Tyskland och Schweiz där skatten varierar beroende på fordonets miljöklass "observeras en markant anpassning av fordonsflottan..." En annan effekt av kilometerskattens införande har varit rättvisare konkurrensförhållanden mellan utländska och inhemska åkare. För svenskt vidkommande påpekas att utländska åkare för närvarande har en låg total skattenivå i Sverige och att en kilometerskatt skulle öka kostnaderna mer för de utländska än de svenska åkarna.

Källor

Riksdagens utredningstjänst

Prop. 2005/06:160, Moderna transporter.

SOU 2004:63, Kilometerskatt för tunga lastfordon.

SOU 2006:02, Strategi för minskat transportberoende.

SOU 2006:33, Andra vägar att finansiera nya vägar.

BMT Transport solutions GmbH, Road user charging for heavy goods vehicles – Overview of regional impact.

Heatco, Current practice in project appraisal in Europe.

Information om det Tjeckiska systemet för kilometerskatt, <http://www.premid.cz/>

Rut 2:

Göran Friberg, SIKA

Inger Gustafsson, Vinnova

Christer Rydmell, Vägverket

Michael Forss, NetPort.Karlshamn/ARENA

Olivier Quoy, Interdepartmental Mission on Road Pricing, Ministry for Ecology, Energy, Sustainable Development and Spatial Planning, Frankrike, tfn +33 1 40 81 78 63

Jan Broucek, Ministry of Transport, Tjeckien, tfn. +420 225 131 233

"Kilometerskatt för lastbilar i Sverige – Ett konceptförslag", Arena Rapport 2008:1

"Road pricing in the Netherlands" power-point presentation daterad 28 maj 2008, Lot van Hooijdonk, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Engelsk översättning av brev VENW/DGP-2007/6277, den 30 november 2007 angående den holländska regeringens beslut om kilometerpris "Anders betaalen voor Mobiliteit".

"Presentation av det franska projektet för km-skatt lastbilar" PM från Michael Forss.

"French HGV tolling projects on national free road network", power point presentation, daterad 9 april 2008, Olivier Quoy

"Czech toll system after first year of operation" power point-presentation, Vladimir Bartl, Ministry of Transport, Tjeckien.

"EFC in the Czech Republic" power point-presentation, professorerna Petr Moos, Miroslav Svitek och Pavel Pribyl.

BILAGA 2: RESTRIKTIONER FÖR LASTBILSTRAFIK INOM EUROPA

Den internationella vägtransportorganisationen för gods- och passagerartrafik (IRU) sammanställer årligen en förteckning över restriktioner för lastbilstrafik bland medlemsländerna. För närvarande är 181 organisationer från 73 länder medlemmar i IRU. Underlaget till detta svar kommer från denna förteckning.

Under år 2008 finns restriktioner mot tung lastbilstrafik i Bulgarien, Danmark, Estland, Frankrike, Grekland, Italien, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Slovakien, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

I redovisningen nedan används begreppet restriktioner och inte förbud eftersom undantag beviljas för många transporter. De transporter som beviljas undantag från restriktionerna varierar, men de flesta länder har undantag för färska jordbruksprodukter, levande djur och viktiga samhällsfunktioner. Förutom den årliga förteckningen sammanställer IRU månatligen restriktioner av ad hoc-karaktär. Det kan t.ex. gälla festivaler, avstängda vägar mm. Dessa redovisas inte i nedanstående sammanställning.

Några definitioner

Av framställningen nedan framgår att de lastbilar som omfattas av restriktionerna preciseras i olika vikttermer. Därför redovisas kort de olika viktbegrepp som används för vägtrafikfordon.

Tjänstevikt är den sammanlagda vikten för fordonet i driftfärdigt skick inklusive drivmedel, vatten, olja, förare och övrig utrustning.

Totalvikt är summan fordonets tjänstevikt och den största mängd gods fordonet är inrättat för.

Maxlastvikt är skillnaden mellan totalvikt och tjänstevikt.

De olika viktbegrepp som används nedan är totalvikt och maxlastvikt. Den viktgräns som är vanligast förekommande är 7,5 ton maxlastvikt.

När begreppet lastbil används nedan avses såväl lastbilar som olika kombinationer av dragbilar och släp.

Nedan följer en översiktlig beskrivning av restriktionernas omfattning i de olika länderna, för en mer noggrann genomgång hänvisas till IRU:s hemsida (www.iru.org).

Bulgarien

- Restriktioner som omfattar lastbilar med en totalvikt över 10 ton och omfattar ett antal specificerade vägar. Restriktionerna gäller när sikten på grund av dimma, regn eller snö är mindre än 50 meter, vid isigt väglag, vid mörker samt rusningstrafik.
- Om temperaturen överstiger 35° C gäller restriktioner för lastbilar med en totalvikt över 20 ton på hela vägnätet mellan 12.00 och 19.00. Polen har liknande restriktioner som motiveras av att vägbeläggningen kan skadas av tung trafik vid höga temperaturer.

Danmark

- Lokala restriktioner finns i centrala Köpenhamn för godstransporter med en totalvikt över 18 ton. Transporter av farligt gods är förbjudna i Öresundstunneln mellan 06.00 – 23.00.
- Mellan 15 juni och 31 augusti finns, om temperaturen överstiger 25° C, finns möjlighet att med kort varsel införa restriktioner för tunga lastbilar mellan 12.00 – 18.00.

Estland

- Restriktioner finns för transporter av farligt gods i Tallinn under rusningstrafik, tiderna 07.00 – 09.00 och 17.00 – 19.00.

Frankrike

- Generella restriktioner för trafik med lastbilar över 7,5 ton totalvikt på väg- och motorvägsnätet från klockan 22.00 lördagar och kväll före allmän helgdag till 22.00 söndagar och allmänna helgdagar.
- Under sommaren finns ytterligare restriktioner för specificerade dagar under semesterperioden förlängs dessa restriktioner på lördagar och söndagar.
- Under vinterperioden finns restriktioner på vissa vägar i alperna specificerade lör- och söndagar.
- Till sist finns restriktioner med olika utformning för lastbilstrafik i Parisområdet. Noterbart är att undantag från dessa restriktioner ges till el-, gas- eller hybridlastbilar med en lastyta mindre än 29 m² under förutsättning att fordonet uppfyller Euro 3-standard.

Grekland

- För lastbilar med en nyttolast över 1,5 ton gäller restriktioner för trafik under vissa tider på fredagar och söndagar under i stort sett hela året på specificerade vägar.

Italien

- Restriktioner för trafik med lastbilar med en totalvikt över 7,5 ton gäller i hela landet under söndagar. Under perioden juni till september gäller restriktionerna 07.00 – 24.00 och resterande del av året gäller det tiden 08.00 – 22.00.
- Restriktioner mot lastbilstrafik allmänna helgdagar och dagar med mycket trafik enligt en specifikation.
- Vidare finns restriktioner mot transporter av explosiva ämnen oavsett fordonets vikt för de dagar som specificerades ovan samt ytterligare några.

Kroatien

- Restriktioner för ett antal specificerade vägar mot trafik under perioden 12 juni till 19 september lördagar 04.00 -14.00, söndagar 12.00 – 23.00 samt på helger och religiösa högtider. Gäller för lastbilar med en maxlastvikt över 7,5 ton samt lastbilar längre än 14 meter.
- Vidare finns ytterligare en specificerad väg med begränsningar hela året söndagar 06.00 – 22.00.
- Anvisade vägar för transporter av farligt gods.

Lettland

- Restriktioner finns i Riga för lastbilar med en vikt över 5 ton (begrepp framgår inte) måndag till fredag under tiderna 07.00 – 10.00 och 16.00 – 19.00.

Luxemburg

- Restriktioner mot transittrafik från 23.30 lördagar och kväll före allmän helgdag, till 21.45 söndag eller allmän helgdag. Gäller för lastbilar med en maxlastvikt större än 7,5 ton som kommer från Belgien eller Tyskland och ska till Frankrike samt för lastbilar som kommer från Belgien eller Frankrike och ska till Tyskland.
- Restriktioner för lastbilar med en maxlastvikt på 3,5 ton eller mer för ett antal angivna vägsträckor. Dessa restriktioner har inga tidsbegränsningar.
- Slutligen finns restriktioner mot transittrafik för lastbilar med en maxlastvikt större en 3,5 ton under vissa specificerade förutsättningar som inte har några tidsbegränsningar.

Nederländerna

- Inga generella restriktioner, men transporter av farligt gods får ej ske när sikten är kortare än 200 meter.

Polen

- Generella restriktioner mot trafik med lastbilar med en maxlastvikt över 12 ton gäller allmänna helgdagar. Helgdagarna är indelade i två kategorier där restriktionstiden är olika. För vissa helger är den 07.00 till 22.00 under helgdagen och för de övriga helgerna omfattar restriktionerna även tiden 18.00 – 22.00 kvällen före.
- Restriktioner finns också för samma transporter under skolans sommarlov (år 2008 löper detta 18 juni – 31 augusti) under vissa tider på fredagar, lördagar och söndagar.
- I Warszawa-området finns restriktioner för trafik med lastbilar med en maxlastvikt över 16 ton varje dag mellan 07.00 – 10.00 och 16.00 – 20.00.
- Restriktioner för trafik under perioder med hög temperatur finns för lastbilar med en maxlastvikt större än 12 ton. Orsaken till restriktionerna är att vägbeläggningen kan skadas.

Portugal

- För lastbilar över 3,5 ton (begrepp framgår inte) som transporterar farligt gods gäller restriktioner för trafik. Dessa restriktioner har lite olika utformning. I vissa tunnlar är trafiken helt förbjuden medan tidsrestriktionerna varierar för övriga delar av vägnätet.
- Det finns även restriktioner för lastning och lossning av lastbilar i Lissabon och Porto under vissa tider.

Rumänien

- Inga dispenser ges för transporter som överstiger gränserna för vikt, höjd och bredd på lördagar, söndagar och allmänna helgdagar 00.00 – 24.00.
- Restriktioner för transporter av farligt gods, oavsett fordon, gäller varje natt mellan 22.00 och 05.00 och dessutom 00.00 till 24.00 lördagar, söndagar och allmänna helgdagar.

- För lastbilar med en maxlastvikt över 7,5 ton finns kompletterade restriktioner med lite olika utformning i tid. För Bukarestområdet finns ytterligare restriktioner för lastbilar med en maxlastvikt över 5 ton.

Schweiz

- För lastbilar med en totalvikt över 3,5 ton gäller restriktioner för trafik söndagar och allmänna helgdagar 00.00 till 24.00 och nattetid mellan 22.00 och 05.00.
- Vidare finns restriktioner mot trafik ytterligare sju tidsperioder som var och en omfattar minst två dygn.

Slovakien

- För lastbilar med en totalvikt över 7,5 ton gäller restriktioner för lastbilstrafik på motorvägar och större vägar söndagar och allmänna helgdagar 00.00 – 22.00.
- Under perioden 1 juli till 31 augusti gäller även restriktionerna lördagar 07.00 – 20.00.

Slovenien

- Restriktioner för trafik gäller för lastbilar med en maxlastvikt över 7,5 ton. Under hela året gäller restriktionerna söndagar, allmänna helgdagar och dagar som inte är arbetsdagar 08.00 – 21.00.
- Under sommaren utvidgas restriktionerna till att även gälla lördagar 08.00 – 13.00. Restriktionerna gäller 37 utpekade vägsträckor. För några av dessa gäller restriktioner några timmar ytterligare än vad som anges ovan.

Spanien

- För lastbilar med en maxlastvikt över 7,5 ton gäller restriktioner för trafik i Barcelona- och Madridområdena söndagar och allmänna helgdagar 17.00 – 24.00.
- För transporter av farligt gods gäller restriktioner dagen före allmänna helgdagar 13.00 – 24.00 och söndag och allmän helgdag 08.00 – 24.00.
- I Baskien finns restriktioner för trafik med lastbilar med en totalvikt över 7,5 ton från 22.00 lördagar och dag före allmän helgdag till 22.00 söndag och allmän helgdag.
- För lastbilar med en maxlastvikt över 7,5 ton finns också restriktioner för specifika datum för olika vägar eller om de transporterar farligt gods.

Storbritannien

- För lastbilar med en totalvikt större än 18 ton gäller restriktioner i Stor-London veckodagar 21.00 – 07.00 och från 13.00 lördag till 07.00 måndag.
- Dessutom finns tre lokala restriktioner.

Tjeckien

- För lastbilar med en maxlastvikt över 7,5 ton gäller generella restriktioner för trafik på motorvägar och övriga större vägar (ung. riksvägar) söndagar och allmänna helgdagar 13.00 – 22.00.

- Under sommaren gäller ytterligare restriktioner för dessa fordon som då inte tillåts fredagar 17.00 – 21.00 och lördagar 07.00 – 13.00.
- Det finns även tidsrestriktioner för vissa lastfordon med en total bredd på över 0,6 meter. Dessa restriktioner gäller mellan 15 april och 30 september på vägar kring tätort.

Tyskland

- För lastbilar med en totalvikt över 7,5 ton gäller generella restriktioner för trafik söndag och allmänna helgdagar från 00.00 till 22.00.
- Under sommaren utvidgas restriktionerna till att omfatta även lördagar 07.00 – 20.00 för en mängd specificerade vägsträckor.
- Det finns även restriktioner för trafik under natten allmänna helgdagar för specificerade vägar. Vilka vägar som omfattas av detta anges med vägskyltning.

Ungern

- I Ungern finns ett stort antal restriktioner under vissa tider för trafik med lastbilar med en maxlastvikt över 7,5 ton. Restriktionerna är mer omfattande under sommaren, då är restriktionsperioden lördag 08.00 till söndag 22.00.
- Dessutom gäller restriktioner kvällen före allmän helgdag 22.00 till 22.00 allmän helgdag. Under perioden 1 september till 14 juni gäller endast restriktionerna som omfattar allmänna helgdagar.

Österrike

- Generella restriktioner gäller för trafik med lastbilar med en totalvikt större än 3,5 ton gäller lördagar 15.00 – 24.00, söndagar och allmänna helgdagar 00.00 – 22.00
- Restriktioner för lastbilar med en maxlastvikt över 7,5 ton gäller även nattetid mellan 22.00 och 05.00.
- Förutom dessa generella restriktioner finns en mängd lokala restriktioner.

Källa: Riksdagens utredningstjänst samt IRU, Road Transport Information