

**Er ref:** N2017/05438/MRT  
Stefan Andersson

Näringsdepartementet, enheten för marknad  
och regelverk på transportområdet  
[stefan.g.andersson@regeringskansliet.se](mailto:stefan.g.andersson@regeringskansliet.se)  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

**Vår ref:** 2017:29  
Karin Tormalm

[karin.tormalm@skogsindustrierna.se](mailto:karin.tormalm@skogsindustrierna.se)

## Yttrande över Godstrafikfrågor-förordningsändringar

Skogsindustrierna har beretts möjlighet att yttra sig över förändringar i trafikförordningen (1998:1276) om att möjliggöra för tyngre fordon att föras på allmänna vägar, och lämnar härmed följande synpunkter.

### Sammanfattning

Skogsindustrierna ser i huvudsak positivt på de föreslagna förordningsändringarna men lämnar detaljsynpunkter på vissa av förslagen. Skogsindustrierna:

- välkomnar införandet av en ny bärighetsklass BK4
- avstyrker förslaget att Trafikverket ska meddela föreskrifter om förändret av fordon på BK4
- tillstyrker förslagen om nya viktbestämmelser och nya bruttoviktstabeller
- avstyrker skrivningen om att det ska vara ett krav att använda släpvagnstabellen i bilaga 1
- tillstyrker att släpvagnstabellen ska vara möjlig att använda
- tillstyrker förslaget om nytt förbudsmärke

### Skogsindustriernas yttrande

Införandet av ett nytt vägnät för fordon med en bruttovikt upp till 74 ton ger minskad miljöpåverkan, färre lastbilar på vägarna, förbättrar trafiksäkerheten samt stärker industrins konkurrenskraft. Det är möjligt att göra med dagens teknik och skogsnäringen har genom forskningsprojekt och demonstrationsförsök visat att det finns tydliga samhällsekonomiska vinster med införandet.

Införandet av en ny bärighetsklass

Skogsindustrierna välkomnar införandet av en ny bärighetsklass, BK4.

Bemyndigande till Trafikverket

Skogsindustrierna avstyrker den del av förslaget som innebär att Trafikverket ges möjlighet att meddela föreskrifter om att förändret av fordon eller fordonståg ska vara förenat med villkor. Skälen till att Skogsindustrierna avstyrker den delen av förslaget är i huvudsak tre:

För det första har redan Transportstyrelsen idag genom 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) bemyndigande att meddela föreskrifter om krav på fordon. Ett förslag om att Transportstyrelsen ska ges utökat bemyndigande att meddela föreskrifter om villkor på BK4-vägar är dessutom remitterat. Skogsindustriernas bedömning är att det föreslagna bemyndigandet till Trafikverkets blir snarlikt och täcker samma område som Transportstyrelsens bemyndigande. Skogsindustrierna anser att det är olämpligt att två myndigheter har föreskrifträtt på samma område. Det riskerar att skapa förvirring om vilken myndighet som är ansvarig för regelverket och vi förordar därför att ansvar för detta fortsatt åligger Transportstyrelsen. Se även Skogsindustriernas remissvar gällande ärende N2016/07964/MRT.

För det andra är det föreslagna bemyndigandet till Trafikverket obegränsat och kan därmed användas för att reglera annat än trafiksäkerhet och framkomlighet. Skogsindustrierna poängterar vikten av att inte ställa

omotiverade specifika krav för fordon på BK4-vägar. Samma höga krav motiverade med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet ska gälla som på övriga vägar. Ett obegränsat bemyndigande till Trafikverket med avseende på fordon på BK4-vägar kan medföra att skillnaden mellan BK1 och BK4 blir större. Det kan innebära att man tappar den samhällsekonomiska nyttan som är avsikten med den nya bärighetsklassen. Det är viktigt att det är enkelt att färdas mellan olika bärighetsklasser, vilket myndigheter bör beakta vid regelgivning. Skogsindustrierna påminner vidare om att riksdagen vid beslut om att införa BK4, meddelat att det endast är vägnarnas bärighet som ska beaktas och vara styrande vid klassning av vägar.

Avslutningsvis motiveras förslaget med att det behövs bestämmelser om att fordon på BK4-väg ska vara utrustade med så kallat tvillingmontage. Skogsindustrierna anser inte att det är motiverat att införa ett sådant generellt krav för alla fordon som färdas på BK4-vägnätet. Skogsindustrierna menar att fordonsägare anpassar däckskonfigurationer efter den last som ska transporteras och var man ska köra. En reglering över hela vägnätet behövs därför inte. Forskning (Granlund och Lang, 2016) visar att tvillingmontage försämrar vältstabilitet, ökar tjänstevikt, och därmed ökar bränsleförbrukning, samtidigt som vägslitage minskar något. Krav på tvillingmontage leder därmed negativa effekter, som ökade utsläpp. Vidare kan kravet på tvillingmontage inte anses vara teknikneutralt, eftersom det finns andra tekniklösningar som påverkar däcktryck, som till exempel CTI (Central Tyre Inflation). Regleringar bör föreskriva vilken funktion eller effekt som ska uppnås, inte *hur* den ska uppnås.

En annan aspekt på frågan är att studien som ligger till grund för förslaget om krav på tvillingmontage (*Konsekvenser av olika däckskonfigurationer för tunga fordons inverkan på vägnätet*, Trafikverket 2016) saknar systematik vilket innebär att det inte råder enighet kring vilka slutsatser som kan dras av studien. Skogsindustrierna avstyrker därför från att beslut tas i frågan och bedömer att det i nuläget inte går att inför detaljregler med endast den aktuella studien som underlag. Skogsindustrierna är medvetna om att detta kan få konsekvenser för Trafikverkets prioritering av ett kommande vägnät.

## Förslag om viktbestämmelser och nya bruttoviktstabeller

### *4 kap. 12 § trafikförordningen*

Skogsindustrierna tillstyrker förslagen om vilka relationer mellan axeltryck för olika typer av axelkombinationer och fordons maximala bruttovikt som ska gälla för respektive bärighetsklass.

### *4 kap. 13 § trafikförordningen*

Skogsindustrierna tillstyrker förslag om minsta avstånd mellan sista axel på fordon och första axel på tillkopplat fordon.

Skogsindustrierna avstyrker den föreslagna skrivningen som anger: "Vid jämförelse med bilaga 1 ska de värden som anges för släpvagnar även tillämpas för de fall där dragfordonet ingår i jämförelsen."

Skogsindustrierna anser lydelsen bör skrivas så att bra lastfördelning kan uppnås på BK1-vägar med fordon optimerade för BK4, det vill säga att för sista axelgruppen på dragfordonet och första axelgruppen på släpet får släpvnagsvärden tillämpas. Skogsindustrierna bedömer att detta uppnås om ordet **ska** byts ut mot **får** i förordningstexten. Förordningen blir då även i överensstämmelse med det förslag i frågan som lämnades av Trafikverket i rapporten "Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet".

### *4 kap. 14 § trafikförordningen*

Skogsindustrierna tillstyrker förslaget om att fordon som används i internationell trafik under vissa förutsättningar även får föras på vägar klassade som BK4.

### *Bilaga 1 och 4 till trafikförordningen*

Skogsindustrierna tillstyrker förändringarna i bilaga 1 och förslag om en ny bilaga 4 och dess innehåll.

## Förslag om nytt förbudsmärke

2 kap. 8 § vägmärkesförordningen

Skogsindustrierna tillstyrker förslaget om ett nytt förbudsmärke.

### Skogsindustriernas utgångspunkt

Sverige är ledande inom EU när det gäller förnybar energi. Till stor del beror det på en välutvecklad användning av bioenergi i samhället genom fjärrvärmesystemet och genom att skogsindustrin till stor del använder bioenergi från restprodukter för sina egna värmebehov och processer. Energin som behövs till processer och uppvärmning inom pappers- och massaindustrin kommer till 96 procent från förnybar bioenergi och sågverkens är i princip helt fossilfria. Produktion av biodrivmedel har påbörjats genom förädling av tallolja till talloljediesel. Med välskötta skogar och en skogsindustri i världsklass som grund har Skogsindustrierna ställt upp en offensiv vision: att skogsnäringen driver tillväxt i världens bioekonomi. Bioekonomin bidrar till att bryta dagens fossilbaserade ekonomi och till att uppnå EU:s och Sveriges klimatpolitiska målsättningar. En bio-ekonomi utgår från förnybara råvaror, som används på ett hållbart sätt.

De biobaserade produkter Skogsindustriernas medlemsföretag redan idag tillverkar – bioenergi, sågade trävaror, massa och papper – kommer att vara basen under åtskilliga år framöver men kompletteras ständigt med nya produkter som textilfibrer till kläder, kemikalier, drivmedel, etc. En utveckling av bioekonomin handlar alltså inte enbart om att ersätta fossilenergi med bioenergi utan i hög grad om att ersätta växthusgasintensiva och ändliga produkter med förnybara. För att framtidssatsningar ska kunna finansieras krävs en politik som leder till stark internationell konkurrenskraft för skogsindustrin. En väl utbyggd infrastruktur som grund för effektivare och därmed konkurrenskraftiga transporter är en viktig del i denna konkurrenskraft.

Skogsindustrin exporterade år 2016 cirka 90 procent av produktionen av massa och papper och cirka 74 procent av sågade trävaror. Genom Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin internationella konkurrenskraft. För att begränsa avstånds-nackdelarna har skogsindustrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem där alla transportslag utom flyg ingår.

Skogsindustrin är en av de branscher som köper mest transporter i Sverige. Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Val av transportslag beror på produkt och destination, men oftast sker en kombination av transportslag. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är det dominerande transportslaget för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (62 procent) och för papper (85 procent).

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm  
Transportdirektör

Karin Tormalm  
Näringspolitisk utredare