



2016-02-18 15:00 CET

74 ton väger tungt

Det finns tunga skäl för 74-tons lastbilar. Men hur förändrar de konkurrenskraften för lastbil visavi godståg. En fråga värd lite mer uppmärksamhet än den ges i den debatt som hittills förts i ämnet. Vi har räknat och här är resultatet.

Med samma marknadsandel för lastbilen som idag, så innebär en höjning från dagens 60-tonslastbilar till de tyngre 74-tonslastbilarna att det blir färre lastbilar på vägarna. Därmed en miljövinst. Det är argumentet som lyfts fram av den starka påverkansgruppen för 74 ton. (Förra sommaren höjde regeringen maxvikten till 64 ton, men det svenska åkerier kört med i många år och som rullar på våra vägar är 25,25 meter långa lastbilsekipage för 60

tons totalvikt)

Trafikverkets utredning om införande av 74-tonslastbilar räknar med några enstaka procentenheters överföring av gods från tåg till lastbil om totalvikten höjs för lastbilarna. Men den underliggande frågan hur priset på godstransporter påverkas, har inte fått den uppmärksamhet som vore önskvärd. Därför har Mats Adolfsson på Green Cargos Finansavdelning tagit sig an frågan. Här en kort genomgång av hans analys och slutsatser.

En 60-tonsbil väger ca 20 ton och har därmed en nyttolast på 40 ton. En 74-tonsbil väger ca 23 ton och nyttolasten blir då 51 ton. 74-tonsbilen får alltså en nyttolast som är drygt 27 procent högre än 60-tonsbilen. En hyfsad höjning och effektivisering. Men kostnaderna ökar också med en 74-tonsbil. Lastbilens högre inköpspris ger en avskrivningskostnad som är 15 procent högre, räntekostnaderna ökar också med 15 procent. Med 9 hjulaxlar i stället för 7 så ökar däckslitage och kostnaderna för det. Bilen drar också mer diesel och vi har dessutom räknat med 15 procent högre underhållskostnader. Skatt, förarlön och administrativa/övriga kostnader blir de samma för 60-tonsbilen som för 74-tonsbilen i Green Cargos räkneexempel. Sammantaget gör det att kostnadsökningen blir ca 11 procent för en 74-tonsbil jämfört med en 60-tonsbil. 27 procent mer last och 11 procent högre kostnader. Siffrorna för investeringskostnader och förbrukning för de båda lastbilstyperna har vi fått från Volvo lastvagnar.

Kostnaderna för att transportera viktbegränsat gods med bil sjunker således 10 – 15 procent/ton, beroende på godslag och sträcka. Det är rimligt att utgå från att marknadspriset sjunker i motsvarande omfattning och att lastbilen blir konkurrenskraftig på längre sträckor även för gods där järnvägen hittills haft en stark ställning. Det kan handla om papper, massa och flis men även stål- och kemiprodukter.

Att enbart några få procentenheter järnvägsgods skulle föras ut på vägarna i stället, har redan ifrågasatts. Och att det är svårt med prognoser har Trafikverket och dess föregångare erfarenheter av sedan tidigare. 1996 var prognosen att biltrafiken skulle öka med 39 procent till år 2010, det blev 11 procent. Samtidigt förutspåddes att tågtrafiken skulle öka med 26 procent, det blev hela 59 procent.

74-tonsbilarna kommer, det har infrastrukturminister Anna Johansson lämnat ett tydligt besked om. Med en kostnadssänkning på 10-15 procent för

lastbilsgodset höjer det Sveriges konkurrenskraft som industrination och vi stödjer att varje transportslag effektiviseras. Men regeringen har också ett ansvar för hur konkurrenskraften utvecklas mellan transportslagen. Höjda banavgifter sedan 2009 för att köra på en bana med många störningar, har definitivt försämrat godstågens konkurrenskraft i över 6 år nu.

Vi är många som väntar på besked från regeringen om hur det blir med miljökompensationen för godstågen, en åtgärd som skulle återge godstågen en del av den försämrade konkurrenskraften. Trafikverket var 30 november 2015 klar med sina utredningar om såväl miljökompensation som 74-tonsbilar och miljökompensationen för godstågens lägre externa kostnader ligger helt inom EUs regelverk. En regering vars partier lovade frysta banavgifter före valet borde inte utmärkas av tystnad eller ointresse när det gäller det i särklass mest klimatsmarta transportslagets konkurrenskraft. Den höjning vi haft av banavgifterna med ca 145 procent sedan 2009 under en period med en inflation nära noll, den är problematisk.

Mats Hollander, kommunikationsdirektör Green Cargo

Green Cargo är en hållbar logistikpartner och en viktig del av skandinaviskt näringsliv. Nästan 98 procent av vårt transportarbete sker med eltåg med mycket låg klimatpåverkan. Varje vardag kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi har 1 800 anställda, transporterar cirka 20 miljoner ton gods och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2023).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com