

## Motion till riksdagen 2009/10:T522

av **Lena Hallengren m.fl. (s, v, mp)**

# Utvidgat beställaransvar gällande yrkestrafik

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheterna att tillsätta en utredning med direktiv att utveckla beställaransvaret gällande upphandling av yrkestrafik och med inriktning på att säkra en seriös åkerinäring som kan bära ett långsiktigt ansvar för klimat och miljö.

## Motivering

De omfattande lastbilstransporterna utgör en viktig faktor bakom klimatproblemen. Det finns dock inga enkla metoder att minimera åkerinäringens miljöpåverkan.

Idag präglas åkerinäringen av betydande problem med låg lönsamhet, kortsiktighet och illojal konkurrens. Detta bidrar till att branschen har uppenbara svårigheter att bära ett avancerat ansvar för sin miljöpåverkan.

Samtidigt är i stort sett all handel, all tillverkning och allt byggande beroende av lastbilstransporter i något led. Även om många långa lastbilstransporter kan ersättas av kombinationer med väg, järnväg och sjöfart finns det många platser som aldrig kan få spår- eller vattenvägsanslutning.

Även ett modernt samhälle kommer följaktligen att vara beroende av lastbilen. Därför behövs metoder för att minska den tunga trafikens klimatpåverkan genom att organisera och samordna trafiken bättre samt utveckla motorer med lägre utsläpp av främst koldioxid.

När det gäller tekniken finns det hoppfulla tendenser, vilket bland annat visats i bussar och lättare lastbilar som drivs med förnybara drivmedel. När det gäller de tyngre fordonen är det dock troligt att dieselmotorerna kommer att finnas kvar under en lång tid. För tunga fordon kommer förnybara drivmedel i första hand att användas för låginblandning. Särskilt med tanke på Volvo

## Fel! Okänt namn på

Lastvagnars och Scantias stora marknadsandelar på den totala världsmarknaden är det väsentligt att staten underlättar för forskning och utveckling som underlättar för klimatomställning.

Det finns emellertid andra metoder att minimera åkerinäringarnas klimatpåverkan. En sådan ordning kräver dels att åkerinäringen ges verkliga förutsättningar att bli en självständig, erkänd och fullt ut accepterad bransch med en helt annan status än den som följer av dagens politik, dels att det utvecklas regelverk för kvalitetssäkring, beställaransvar och transportörsansvar med vidhängande uppföljningssystem.

En transportmarknad som så i grunden styrs av det lägsta priset och skakiga konkurrensvillkor kan aldrig minimera sin miljöpåverkan.

Nyckeln till en förnuftigare ordning ligger i ett mer utvecklat beställaransvar där dagens närmast bortglömda lagstiftning utvecklas så att den som köper en transport också måste ta ett ansvar för att transporten sköts på ett sätt som överensstämmer med lagar och avtal och utförs klimatsmart: att beställaren utifrån sina egna förutsättningar upphandlar system som minimerar verksamhetens klimatpåverkan genom att den sker i fordon med så låg miljöbelastning som möjligt, att man säkrar hög fyllnadsgrad, att åkerierna tillämpar ecodriving, håller hastighetsgränser, att leverantörerna arbetar med kombitrafik tåg/fartyg/lastbil när så är möjligt och att man har kontroll över hela transportkedjan och de fordon som utför uppdragen. Med tanke på att det finns minst 13 delbranscher inom åkerinäringen kommer lösningarna att se olika ut för exempelvis åkerier som kör grus och schaktmassor och åkerier som bedriver fjärtrafik med styckegods. Alla har dock det gemensamt att det går att minska fordonens klimatpåverkan om bara kraven kombineras med en realistisk syn på dagens förutsättningar.

Den finska lagstiftningen om beställaransvar på det sociala planet kan tjäna som utgångspunkt för det fortsatta arbetet med ett svenskt beställaransvar.

På samma sätt kan de system som redan finns för kvalitetsuppföljning inom den offentligt upphandlade busstrafiken i hela Sverige tjäna som utgångspunkt och föredöme vid utvecklingen av system för uppföljning av åkeritrafik.

Ett beställaransvar ställer betydligt större krav på samordning och logistiska expertkunskaper på handel och industri. Men framför allt riktas kraven på transportmarknadens olika aktörer som tvingas utforma mer högkvalitativa och samordnade lösningar på en marknad där avtal tecknas mellan jämlika parter.

Dagens logistikföretag blir tvungna att successivt utveckla helhetslösningar som samordnar och utvecklar transportsystem. De måste utformas så att både storföretag och små näringsidkare, utan egen logistisk kompetens, kan bära ett beställaransvar som garanterar att transportererna sker med seriösa transportörer som steg för steg utvecklar transportsystemen i en långsiktigt hållbar riktning utifrån tekniska landvinningar och logistiska förutsättningar.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 6 oktober 2009

*Lena Hallengren (s)*

*Désirée Liljevall (s)*

*Pia Nilsson (s)*

*Marie Nordén (s)*

*Karin Svensson Smith (mp)*

*Lars Mejern Larsson (s)*

*Hans Stenberg (s)*

*Peter Pedersen (v)*