

## SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2020-06-10  
Besvaras senast  
2020-06-17 kl. 12.00

Till statsrådet Mikael Damberg (S)

### **2019/20:1540 Regelverket om farligt gods**

I en skrivelse som företrädare för tanktransportbranschen skickat till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) framgår att det förekommer oklarheter kring föreskrifter. Ärendet handlar om farligt gods, ADR-S del 10. Myndigheten ger inte klara besked, och så sent som den 10 maj fanns ingen hållning i frågan huruvida tankar tillverkade före 1999 får användas eller ej. Regelverket är krångligt men bör icke desto mindre hanteras och ett tydligt besked ges till dem som ska utföra transporter enligt ADR/ADR-S. Tiden till dess att de nya reglerna ska börja tillämpas är kort; redan vid årsskiftet kan stora delar av landets tanktransporter stoppas.

ADR är en förkortning för Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route och översatt, europeiskt regelverk för internationell transport av farligt gods på landsväg. I ADR-S, står bokstaven S för den svenska utgåvan.

I den rådande coronapandemin har samhället bromsat upp, inte minst inom fordonsindustrin. Lastbilstillverkarna har precis återstartat tillverkningen. Övriga komponenttillverkare inom fordonsindustrin kommer att återstarta sin produktion. Ett lastbilschassi levereras troligen inte före september månad om beställningen läggs nu. Därefter ska påbyggnad ske och utrustningen godkännas. Om 80 till 100 tankar ska byggas före årsskiftet för att täcka upp för dem som inte längre får brukas, då står hela branschen inför stora problem. Det fungerar inte att ta bort ca 30 procent av fordonsflottan inom det segment där dessa tankar används utan att det blir stora negativa återverkningar i samhället. Till de ca 30 procent av tankar som används för leveranser till lantbruk, skogsbruk, småindustri, entreprenad och privatkunder, under högsäsong, räcker de fordon som finns i dag knappast till.

Just lantbruket är en högintensiv och tidskänslig brukare eftersom branschen är beroende av väder under skördeperioden. Att bli av med 30 procent transportkapacitet under den perioden kommer inte att fungera; i värsta fall kommer lantbruket att få skörden förstörd. Svenska åkeriers möjlighet att konkurrera med åkerier från andra länder minskar. De utländska transportörerna har inte haft någon ADR-S utan enbart ADR, vilket innebär att de kan använda sina gamla tankar. Utländska transportörer kan således köra i Sverige medan svenska åkerier måste köpa nytt för att över huvud taget kunna köra.

Investeringsbehovet för att täcka den uteblivna transportkapaciteten är ca 275 miljoner kronor. Därtill kommer kostnader för tappade marknadsandelar och uppsägning av personal, enligt företrädare för branschen.

Transport av drivmedel ska ske på ett miljömässigt säkert och godtagbart sätt. Men det är fråga om snäva tidsramar, då myndigheten landar i en uppfattning om vad som gäller sju månader innan reglerna införs. Att investera i nya tankar är kostsamt för ett enskilt åkeri, och dessutom finns endast ett begränsat antal leverantörer på marknaden. Den största delen av de biltankar som riskerar att försvinna är placerade på så kallade Euro 5-chassin och Euro 6-chassin i dag. Säkerhets- och miljökrav kan anses som uppfyllda. En möjlighet är därför att ta bort ADR-S men att låta ADR-S tankarna användas oinskränkt i framtiden inom Sveriges gränser med hänvisning till 1.6.3 i ADR.

I rådande situation är det svårt för åkerierna att investera i nya tankar, inte minst med tanke på leveranstider. Med tanke på den effekt som coronapandemin haft på samhället kan det vara av vikt att skjuta upp slopandet av del 10 i ADR-S.

Med hänvisning till detta vill jag ställa följande fråga till statsrådet Mikael Damberg:

Avser statsrådet och regeringen att vidta åtgärder för att säkerställa att regelverket på intet sätt försvårar för de företag som har att följa myndighetens föreskrifter?

.....

Thomas Morell (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders