

Motion till riksdagen 2009/10:T308

av **Krister Örnfjäder m.fl. (s)**

Utvidgat beställaransvar gällande yrkestrafik

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utveckla beställaransvaret när det gäller upphandling av yrkestrafik 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 i allt för hög utsträckning av låg lönsamhet, kortsiktighet, illojal konkurrens och ekonomisk brottslighet. En sådan bransch kan aldrig avkrävas eller bära ett avancerat ansvar.

Samtidigt är i stort sett all handel, all tillverkning och allt byggande beroende av lastbilstransporter i något led. Det gäller i särskilt hög utsträckning för en nation med ambitionen att sprida befolkning och produktion över hela landet.

Ett modernt samhälle är följaktligen helt beroende av lastbilen. Den avgörande frågan blir om det finns metoder 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 alternativa bränslen. När det gäller de tyngre fordonen är det dock troligt att dieselmotorerna finns kvar under överskådlig tid. Inslagen av olika former av miljödiesel kan dock ökas och staten bör stödja forskning med inriktning på utvecklingen av motoralternativ.

Fel! Okänt namn på

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 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 skåliga konkurrensvillkor kan aldrig minimera sin miljöpåverkan.

Nyckeln till en förnuftigare ordning ligger i ett mer utvecklat beställaransvar där dagens närmast bortglömda lagstiftning utvecklats 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 maximalt miljövänliga bilar, att man säkrar hög fyllnadsgrad, att åkerierna tillämpar ecodriving, att leverantörerna arbetar med kombitrafik tåg/fartyg/lastbil när så är möjligt, 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 fjärrtrafik 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 samordnande lösningar på marknaden 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.

Stockholm den 30 september 2009

Krister Örnfjäder (s)

Gunilla Carlsson i Hisings Backa (s) Sylvia Lindgren (s)