

Motion till riksdagen 2020/21:1816

av **Isak From och Åsa Karlsson (båda S)**

Konkurrens med rättvisa villkor för tunga godstransporter

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av längre tid för klampning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av insatser för att stoppa den osunda konkurrensen på våra vägar och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Svensk lastbilstrafik är hårt utsatt för internationell konkurrens, men det är inte konkurrens på lika villkor. En stor del av den internationella godstrafiken på svenska vägar är illegal lastbilstrafik, alltså utländska bilar som kör längre än tillåtet på våra vägar. De överskrider därmed cabotagereglerna som säger att det enbart får vara transporter av tillfällig art.

Transportföretag från alla EU- och EES-länder har rätt att utföra cabotagetransporter i Sverige och vice versa. Ett transportföretag som kommer med last i internationell trafik har rätt att utföra upp till tre cabotagetransporter inom sju dagar efter sista lossningen av det internationella godset. Vid överträdelse utgår sanktionsavgift baserat på hur många kontroller som måste genomföras innan alla anmärkningar är åtgärdade samt på transportföretagets omsättning.

Polisen eller tullen får idag omhändertata fordonsnycklar, körkort samt andra handlingar om fordonet har stora trafiksäkerhetsbrister. Fordonets ägare måste åläggas att betala innan fordonet får fortsätta. Vid särskilda skäl kan fordonet även låsas fast genom klampning i max 36 timmar.

Transportarbetareförbundet rapporterar om åkerier som använder sig av bemanningsföretag för att hyra kraftigt underbetalda chaufförer från annat land som kör svensk inrikestrafik olagligt. Dessa chaufförer har inga möjligheter att betala böter för överskrid-

na kör- och vilotider samt andra kostnader som bärgning, därför måste vi se till att fordonets ägare åläggs att betala.

I Holland finns en lag som innebär att chauffören ska vara anställd i det åkeri som har trafiktillståndet. Det innebär att de otaliga underentreprenörsleden som i dag ofta omöjliggör ansvarsutkrävande försvinner. Upplägg med F-skattsedlar är inte tillåtna.

Samtidigt som antalet utländska godstransporter ökar minskar antalet trafikpoliser och tunga trafikkontroller, vilket riskerar att leda till ökat fusk med cabotageregler, kör- och vilotider, manipulerade färdskrivare och annan illegal verksamhet inom lastbilstrafiken. Konkurrenssituationen i transportnäringen sker alltså inte på lika villkor.

För att komma till rätta med de många olika problem som i dag finns inom lastbilbranschen såsom social dumpning med usla villkor för chaufförer och en osund konkurrenssituation för de seriösa åkerierna så behöver vi överväga flera olika åtgärder.

En vägavgift för tung trafik i landet skulle kunna skapa mer konkurrensneutrala villkor på våra vägar. Detta är en lösning som flera andra länder i Europa har då svenska åkare som kör på dessa länders vägar betalar. Avgiften skulle även ge polisen bättre kontroll av fordonen på våra vägar och vara ett effektivt verktyg för att förhindra de illegala vägtransporterna. Det kan dock finnas anledning att gå vidare med ytterligare förslag för att minska fusk, ett exempel kan vara att införa krav på GPS-sändare för de utlandsregistrerade åkare som trafikerar det svenska vägnätet enligt cabotageregeln. Konsekvenserna av missbruk av bestämmelserna kring cabotage är stora – både ekonomiskt, miljömässigt och socialt.

Nu har vi också lag på vinterdäck, snökedjor eller motsvarande på fordonets alla axlar och inte bara drivaxeln, vilket förhoppningsvis ger en förbättring. Dessa nya regler är bra men inte tillräckliga. Konkurrensen blir allt hårdare och de utländska lastbilarnas marknadsandel på vägarna ökar, vi måste se till att fordonets ägare åläggs betala böter för de brott och brister som kan påvisas.

Vi behöver fortsätta stärka de trafikpoliser som jobbar med tung trafik och säkerställa en bättre samordning mellan olika myndigheter för att motverka den brottslighet som sker inom transportsektorn. Ytterligare en åtgärd är att ge polisen utökade möjligheter till klampning längre tid än 24 timmar och andra åtgärder för att hindra fortsatt färd av trafikfarliga fordon och för att säkra sanktionsavgifterna vid cabotageöverträdelser.

Förstärkt bemanning av tillsyn på väg av tunga transporter skulle kunna ske genom upphandling av kompetensen inom andra strukturer än statens, till exempel via besiktningspersonal eller andra aktörer som har möjlighet att bredda sitt kompetensområde.

Vi bör överväga att införa en liknande modell i Sverige så som de har i Holland.

Det utbredda fusk med transporter innebär inte bara en otillbörlig konkurrens gentemot den svenska åkerinäringen utan också en ökad risk på våra vägar. Vi är på väg åt rätt håll – mycket görs redan idag för att komma till rätta med problemet, men mer kan definitivt göras.

Isak From (S)

Åsa Karlsson (S)