

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2020-11-04
Besvaras senast
2020-11-18

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:104 Ett skärpt beställaransvar

Den 29 oktober publicerade Tidningen Proffs en artikel om en lätt lastbil med hela 697 procents överlast. Fordonet var registrerat för en högsta totalvikt på 3 500 kilo. Fordonet var ursprungligen en lastbil registrerad för en högsta totalvikt på 7 200 kilo. Det polskregistrerade fordonet hade blivit omregistrerat till en lätt lastbil. I och med denna förändring blev fordonet kraftigt överlastat enligt nuvarande registrering.

Varför gör man då på det här viset? Svaret är enkelt: det är helt enkelt för att slippa krav på tillstånd för yrkesmässig trafik i internationell trafik. Man undgår också krav på färdskrivare. Eftersom fordonet är registrerat i Polen omfattas det inte heller av den svenska vilotidsförordningen. Effekten har blivit att mycket gods flyttas över från större transportenheter till dessa 3,5-tonsekipage. Detta har till följd att ingen kan kräva att transportererna sker med tillstånd och att förarna kör bokstavligt talat dygnet runt.

Att situationen allvarligt påverkar trafiksäkerheten behöver väl knappast påpekas, men det slår också undan benen för den seriösa transportnäringen. Hur ska ett svenskt åkeri, vilket har tillståndskrav för verksamheten, klara konkurrensen från dessa aktörer? Det svenska åkeriets förare ska dessutom följa regler om kör- och vilotider eller vilotidsförordningen. Det blir ju omöjligt för de seriösa företagen att konkurrera med aktörer som ständigt flyger under radarn.

Vi återvänder till den bil här ovan som var registrerad som lätt lastbil men utförde en transport som rimligen omfattas av tillstånd för yrkesmässig godstransport och regelverket kring kör- och vilotider. Vem var då mottagare av godset på den kraftigt överlastade bilen? Det var ännu en gång Volvo Cars som figurerade i dessa sammanhang! Det är alltså inte första gången som det företaget hamnat i liknande rubriker, och de är ingalunda ensamma. Man kan tycka att företag som säger sig värna om miljö och säkerhet borde veta bättre.

Orsaken till de ständigt återkommande artiklarna om kraftigt överlastade fordon som ska till våra stora svenska bolag är att det aldrig blir konsekvenser när man nyttjar olagliga transporter. Beställaransvaret når aldrig hela vägen fram, och den som köper transporter som allvarligt hotar trafiksäkerhet, skapar osund konkurrens och utnyttjar människor under slavliknande förhållanden straffas inte.

Man kan alltså konstatera att det behövs åtgärder här och nu. Det räcker inte med en utredning, utan nu krävs snabba och kraftfulla åtgärder för att skärpa beställaransvaret. Det måste bli kännbara straff när man inte tar sitt ansvar vid beställning av transporter

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Vilka åtgärder avser ministern att vidta för att skärpa beställaransvaret?

.....

Thomas Morell (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Anna Aspegren