

Yttrande över Trafikverkets rapport Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter

Sammanfattning av Svenska Transportarbetareförbundets åsikter

- Det ska krävas vidareutbildning eller validering av befintliga kunskaper för att framföra de längre fordonskombinationerna. För att få rätt att framföra fordonen ska praktiskt och teoretiskt prov erläggas.
- Beivra den osunda konkurrensen i näringen. Staten måste ta ytterligare krafttag för att stäva fusket och utnyttjandet av människor och samhälle.
- Utred konsekvenserna av att de längre fordonen blir mycket svåra att backa med.
- Eftersom utredningen saknar beskrivning över hur långa lastbilar uppträder vid svenskt vinterväglag måste frågan om fordonsmonterad halkbekämpningsutrustning utredas vidare.
- Det är positivt att fordonsägaren ska kunna fällas för ansvar för överträdelse av största tillåtna längd. Det bör även utredas om samma ansvarsfördelning ska gälla totalviktöverträdelser bör utredas. Chaufförer väljer sällan själva vad som ska lastas.

Förbundets synpunkter

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss 2019-06-10 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat föreskriftsförslag. Vi vill därför framföra följande synpunkter.

Svenska Transportarbetareförbundet kräver att en utbildning och/eller validering av chaufförernas befintliga kompetens skall vara ett villkor för framförande av alla fordonskombinationer över 25,25 meter. Det ska inte vara möjligt att ta körkort för en 18 meter lång lastbil i central- och sydeuropa och sen, utan validering av den höga kompetensen som krävs för längre fordon, köra en 34,5 meter lång och 74 ton tung lastbil i snömodd i Sverige. Svenska chaufförer är stolta över sin yrkesskicklighet och en validering av kompetensen genom ett praktiskt och teoretiskt prov kommer höja statusen i yrket och därigenom underlätta kompetensförsörjningen.

Även om huvuddelen av åkerierna i Sverige håller säkerhet och hållbarhet högt, finns det gott om mindre seriösa åkerier som gärna skulle chansa med chaufförers och samhällets säkerhet för att tjäna pengar. Chaufförer verksamma i Norden har stor vana av att köra lastbilar som är längre än de typiska 18 meter långa lastbilarna i Europa, och kunskap om vilka krav som ställs för att köra trafiksäkert. Motsvarande kompetensen finns inte hos utländska åkerier som verkar lagligt, och olagligt, i Sverige. Därför blir kravet på validerad kompetens extra viktigt för att uppnå en sund konkurrens i åkerinäringen. Priset för en osund åkerinäring som inte själv tar ansvar för trafiksäkerheten är att samhället får ta kostnaden genom ökade olyckor, tillbud och minskad framkomlighet.

Förbundet vill även framföra att flera av de längre fordonskombinationerna i praktiken blir omöjliga eller mycket svåra att backa med. Det ställer höga krav på chauffören att undvika situationer där hen måste backa. Däremot uppkommer situationer där ett ekipage måste backa. Detta problem upplever vi att det helt glömts bort i utredningen. Generellt saknas tyvärr

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
i.remissvar@regeringskansliet.se
I2019/01058/TM

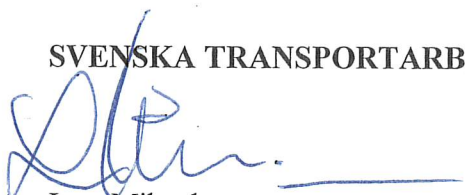
chaufförspektivet i utredningen, chaufförernas synvinkel måste beaktas i det fortsatta arbetet.

Det finns en risk att gods flyttas från tåg till lastbil när transportpriset går ner genom ökad kapacitet på lastbilarna. Idag hålls dock transportpriset på vägtransporter nere av den sociala dumpning som pågår i branschen. Om järnväg och väg ska konkurrera på lika villkor måste staten ta sitt ansvar och beivra osund konkurrens i åkerinäringen.

Svenska Transportarbetareförbundet vill att det eventuella införande av längre lastbilar övervakas noga för säkerställa att trafiksäkerheten inte på något sätt påverkas negativt av de längre fordonskombinationerna. Lastbilschaufför är idag ett av Sveriges farligaste yrken. Förbundet medverkar gärna i fortsatt dialog.

Stockholm den 2019-10-04

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET



Lars Mikaelsson
Förbundssekreterare



Jonatan Karreskog
Föredragande