

Motion till riksdagen 2013/14:T18

**av Anders Ygeman m.fl. (S)
med anledning av prop. 2013/14:234**

Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en sanktionsavgift på 40 000 kronor för cabotagebrott.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på internationella frakthandlingar i lastbilshytten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om beställaransvar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cabotagereglerna.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den holländska modellen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klampning.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om samarbete i Norden och EU.

Motivering

Seriösa åkerier i Sverige är under hård press. Oseriösa åkerier dumpar löner och fuskar med skatter och avgifter. Forskning vid Lunds Tekniska Högskola visar att tusentals lastbilar kör illegalt i Sverige. Helt i strid mot EU:s regler. Det finns även åkerier baserade i Sverige som hyr in personal till långt under kollektivavtalsenliga löner.

Det här går ut över arbetsmiljö, trafiksäkerhet, klimat och miljö. Produktiviteten i branschen sjunker då lönedumpning och fusk ses som ett sätt att

Fel! Okänt namn på dokumenttypen: FEU_OLE...

sänka kostnaderna i stället för att använda ny teknik och skickliga chaufförer som jobbar med bra villkor.

Åtta år med en moderatledd regering har inneburit åtta förlorade år för den seriösa åkerinäringen. Trots att ett enigt trafikutskott redan i början av 2012 kom överens om en katalog av åtgärder presenterar regeringen en enda åtgärd, sanktionsavgiften, så sent under mandatperioden att riksdagen inte kommer att kunna behandla den.

Så här kan det inte fortsätta. Det krävs en aktiv politik både i Sverige och EU för att vi ska ha väl fungerande lastbilstransporter som kombinerar goda arbetsvillkor, hög trafiksäkerhet och minskad klimat- och miljöpåverkan. För oss socialdemokrater är det självklart att svenska löner och villkor ska gälla i Sverige. För alla.

Bildar Socialdemokraterna regering efter valet i höst kommer ordning och reda på vägarna att vara en högprioriterad fråga. För jobben, arbetsmiljön, trafiksäkerheten och klimatet. En väl fungerande åkerinäring som samarbetar på bästa sätt med de andra godstransportslagen är en viktig del i vårt arbete för att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020.

Det är med förvåning vi ser hur regeringen går fram med ett enda förslag, sanktionsavgiften; fler tillkännagivanden från riksdagen tas inte upp.

Sanktionsavgift på 40 000 kronor

Transportstyrelsen och senare regeringens lagrådsremiss föreslog en sanktionsavgift på 20 000 kronor för brott mot cabotageregler. Vi socialdemokrater föreslog en avgift på 40 000 kronor den 16 maj. Sveriges Åkeriföretag, Transportarbetareförbundet och Svensk Försäkring ansåg att 20 000 kronor var för lågt. Det skulle finnas risk att oseriösa åkerier skulle kunna ta sanktionsavgiften och ändå få kalkylen för transporten att gå ihop. Regeringen nämner beloppet 40 000 kronor i ett pressmeddelande den 24 maj, åtta dagar efter att vi socialdemokrater föreslagit detta. Vi förutsätter att 40 000 kronor är det belopp som regeringen kommer att meddela en föreskrift om.

Frakthandlingar i hytten

Polisen måste snabbt kunna kontrollera att en lastbil som kör tillfällig inrikestrafik i Sverige verkligen följer cabotageregler. Finland och Danmark har tydliga krav på att internationella frakthandlingar ska kunna visas upp. Därför vill vi att internationella frakthandlingar, CMR-fraktsedlar eller motsvarande alltid ska finnas i lastbilshytten även i Sverige. Här måste även EU-reglerna förtydligas så att det tydligt framgår att det ska ställas krav i medlemsstaterna på att frakthandlingar alltid måste finnas i lastbilshytten.

Trots riksdagens tillkännagivande presenterar regeringen inte något krav i propositionen på att internationella frakthandlingar ska finnas med i hytten. Det är märkligt att regeringen inte lyfter fram en sådan enkel och effektiv åtgärd. Man hänvisar endast till att man kommer att överväga detta i samband

med kommande förordningsändringar. Det är olyckligt att regeringen skjuter detta framför sig. Då tusentals lastbilar kör illegalt i Sverige varje dag hade krav på frakthandlingar i hytten kunnat göra skillnad för de seriösa åkerierna redan vid årsskiftet.

Behåll nuvarande cabotageregler

Socialdemokraternas uppfattning är att nuvarande cabotageregler i EU ska behållas i grunden. Förtydliganden behöver dock göras så att det framgår att exempelvis internationella frakthandlingar i lastbilshytten krävs. Samtidigt måste kontrollen av regelefterlevnaden skärpas kraftigt. Vi motsätter oss den avreglering av cabotageregler som både Moderaterna och EU-kommissionens transportdirektorat föreslagit. I propositionen nämner regeringen att EU-kommissionen öppnat upp för en översyn. Samtidigt förhåller regeringen sig helt passiv för att värna en sund konkurrenssituation i Sverige och arbeta för detta även i EU.

Holländska modellen

Ett av riksdagens tillkännagivanden rörde den holländska modellen där det ställs krav på att den som kör för ett åkeri i regel också ska vara anställd av åkeriet. Vi vill undersöka om den holländska modellen kan vara ett sätt att motverka falskt egenföretagande. Regeringen avvisar den holländska modellen som ett ingrepp i det fria företaget. Det är märkligt då Holland enligt exempelvis Wall Street Journal och The Heritage Foundations index över ekonomisk frihet (Index of Economic Freedom) kommer på 15:e plats, medan Sverige återfinns först på 21:a plats.

Beställaransvar

Ett beställaransvar för den som beställer en transport ses som ett effektivt verktyg för att främja seriösa åkerier. Transportindustriförbundet, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Sveriges Åkeriföretag och även Tågoperatörerna vill se ett skärpt beställaransvar.

Trots en stark uppslutning bakom skärpt beställaransvar i branschen vill inte regeringen tillmötesgå riksdagens tillkännagivande. Vi anser att skärpt beställaransvar är ett sätt att få ordning och reda i branschen. Frivilliga märkningar som Fair Transport och Schysta villkor är bra, men alla transportkörare kommer inte titta efter dessa märkningar. Därför är ett skärpt beställaransvar viktigt.

Fel! Okänt namn på dokumenttypen .

Klampning för att förhindra fortsatt färd

Trots tillkännagivande från riksdagen och ett förslag från Transportstyrelsen lägger regeringen inte fram något förslag om klampning för att förhindra fortsatt färd. Trots att ett färdigt förslag finns från Transportstyrelsen går regeringen inte fram ens med detta. Vi anser dock att klampningen för att vara verkningsfull måste få vara i mer än 24 timmar. Helt enkelt tills böter och avgifter är betalda.

Progressivt samarbete i Norden och EU

Flera regeringar i EU engagerar sig för ordning och reda på vägarna och motsätter sig EU-kommissionens och högerkrafternas avregleringsiver av vägtransporterna. Vi ser i dag hur den (S)-ledda regeringen i Danmark och (S)-regeringen i Frankrike är ledande i arbetet för ordning och reda på vägarna. I december skrev Danmark, Frankrike, Finland, Tyskland, Belgien, Italien och Spanien ett brev till EU-kommissionen och belyste cabotagebrotten och att ytterligare liberalisering av reglerna inte ska ske.

På det senaste transportministtermötet i EU den 5–6 juni var det återigen en grupp länder, denna gång totalt elva stycken, som markerade mot EU-kommissionens förslag på avreglering av lastbilstrafiken. Inte heller denna gång fanns Sverige med. Återigen visas det att Moderaterna inte tar åkerinäringens problem på allvar. Vare sig i Sverige eller i det politiska arbetet i EU.

Blir det en (S)-ledd regering i höst kommer den att ansluta sig till det här samarbetet och vara en drivande kraft. Detta står i djup kontrast till den moderatledda regeringen i Sverige som är helt passiv i EU när det gäller åkerinäringens framtid. Catharina Elmsäter-Svärd har också sagt i riksdagen (interpellationsdebatt 14-01-17) att hon vill avreglera lastbilstrafiken i EU. Den moderata Europaparlamentarikern Christofer Fjellner har även han sagt att han vill avreglera lastbilstrafiken i EU. (SvD Brännpunkt 14-02-15).

Trängselskatt för utländska fordon

Regeringen skjuter ständigt fram införandet av trängselskatt för utländska fordon. Det är allvarligt då omkring hälften av lastbilarna på de svenska Europavägarna är utlandsregistrerade. I Göteborg är dessutom all transittrafik förbi Göteborg omfattad av trängselskatt på E6:an. Dagens situation skapar fördelar för utländska åkerier, bidrar till ökad trängsel, sämre miljö och minskade skatteintäkter. Det är svagt att regeringen ännu inte kommit med en lösning. För varje dag som går fortsätter konkurrensnackdelen för svenska åkerier i Göteborg och Stockholm. Det är mycket oroväckande att regeringen inte presenterat någon konkret tidsplan för införandet. Frågan måste få en lösning omgående.

Säkra uppställningsplatser

Ytterligare ett tillkännagivande som regeringen förbiser är säkra uppställningsplatser. För alla chaufförer är det viktigt att kunna hitta säkra och bekväma platser för både raster och nattvila. Stölder ur parkerade lastbilar är vanliga. Det händer även att chaufförer rånas vid rastplatser. Därför behövs fler säkra uppställningsplatser.

Ett exempel på säker uppställningsplats är nyinvidga Truck Stop Örebro där även Örebro kommun deltagit i finansieringen. Det kan stå som modell för flera andra liknande anläggningar i Sverige.

Rätt kunskaper hos polisen för att kontrollera lastbilar

En fungerande trafikpolis i hela landet är en förutsättning för att kunna kontrollera lastbilstrafiken. De pensionsavgångar som nu sker inom polisorganisationen innebär en risk att kompetens försvinner. Nu måste polisen säkerställa att kompetens finns i hela landet för att inspektera lastbilar.

Stockholm den 11 juni 2014

Anders Ygeman (S)

Monica Green (S)

Leif Pettersson (S)

Lars Mejern Larsson (S)

Lars Johansson (S)

Suzanne Svensson (S)

Roza Güclü Hedin (S)