

Motion till riksdagen 2020/21:1314

av **Jens Holm m.fl. (V)**

Förbättrade arbetsvillkor i yrkestrafiken

1 Innehållsförteckning

1 Innehållsförteckning	1
2 Förslag till riksdagsbeslut.....	3
3 Arbetsvillkoren är utsatta inom yrkestrafiken	4
4 Bättre arbetsmiljö till sjöss	4
4.1 Ansvar för tillsynen av arbetsmiljön till sjöss	5
4.2 Skyddsombud	6
4.3 Översyn av särlagstiftning	7
4.4 Privata aktörer som tillsynsmyndighet	8
4.5 Varv i annat land.....	8
4.6 Jämställdhet och metoo-rörelsen ombord.....	8
4.7 Statens ansvar för schysta sjötransporter	9
4.8 Cabotage	9
5 Ordning och reda i taxibranschen.....	11
5.1 Utredning och utvärdering av avreglerad taxibransch.....	11
5.2 Vem är arbetstagare och vem är arbetsgivare?	12
5.3 Kör- och vilotider	12
5.4 Myndigheters tillsyn	13
5.5 Utred förbud av procentlön.....	13
5.6 Upphandlingar	13
6 Rättvisa vägtransporter utan social dumpning	14
6.1 Inför den danska modellen.....	15
1.1.1 Strängare nationell tillämpning på vägarna.....	15
1.1.2 Nationella regler för utstationering av buss- och lastbilschaufförer.....	15
1.1.3 Nya strängare regler för busscabotage.....	16

1.1.4 Tio gånger högre böter för brott mot kör- och vilotider	16
---	----

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en plan för att överföra tillsynsansvaret för arbetsmiljön på arbetsplatser till sjöss till Arbetsmiljöverket i samarbete med Transportstyrelsen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma med förslag till ändring av fartygssäkerhetslagen så att fackliga organisationer får rätt att utse skyddsombud på arbetsplatserna ombord samt att regionskyddsombud får samma rättigheter till sjöss som på land i enlighet med arbetsmiljölagen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör göra en genomgripande översyn av särlagstiftningen för sjöfarten med syftet att minimera särlagstiftningen gällande arbetsmiljö och anställningsvillkor och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen direktiv om att inte överlåta tillsynsarbete avseende arbetsmiljö och anställningsvillkor till privata aktörer, såsom klassificeringssällskap och redares egenkontroll, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur arbetstagare på svenska fartyg ska skyddas enligt svensk lagstiftning när fartyget ligger på varv i annat land och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att skyndsamt återkomma med en handlingsplan för jämställdhet och trygghet till sjöss, inkluderande åtgärder med anledning av metoo, och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i sina ägaruppdrag och direktiv till statliga bolag, verk, affärsverk och myndigheter bör uppdra åt dessa att enbart använda sjöfartstransporter som är certifierade enligt RSI, Responsible Shipping Initiative, och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med ett förslag för en sammanhållen lagstiftning för sjöfartscabotage i svenska vatten, i vilken alla fartyg som utför cabotage i svenska vatten lyder under svenska lagar och regler och svenska myndigheters tillsyn oavsett flaggstat, och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda och utvärdera avregleringen av taximarknaden, inklusive de s.k. plattformsbolagens verksamhet, speciellt avseende arbetsvillkor, arbetsmiljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet, beskattning och tak för antal licenser, i syfte att ge ett sammanhållet förslag för att åtgärda problemen och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utreda de arbetsrättsliga gränsdragningarna för egenföretagare i taxibranschen för att förtydliga vad som utgör ett anställningsförhållande och vem som har ansvar över anställda genom att tydliggöra förhållandet mellan förare, åkare, beställningscentral och upphandlare samt föreslå åtgärder för att reglera detta och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om förbättrade kör- och vilotidsregler för taxichaufförer samt en effektiv tillsyn gällande dessa regler och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en väsentligt förbättrad tillsyn över taxibranschen och förbättra sitt samarbete och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska utreda möjligheten att förbjuda procentlön i taxibranschen och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt ska återkomma med förslag på krav på kollektivavtal, god arbetsmiljö, personalövertagande med bibehållna eller bättre villkor och upphandlarens beställansvar vid alla offentliga upphandlingar och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag för att implementera den danska modellen för rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad och tillkännager detta för regeringen.

3 Arbetsvillkoren är utsatta inom yrkestrafiken

Vi lever i en värld som blir alltmer komplex. Det gäller även för arbetsmarknaden och dess regler. Att våra rättigheter som arbetstagare är under hård attack, samtidigt som skyldigheterna ökar alltmer till den grad att vi förväntas offra vår hälsa för vår arbetsgivare, underlättar inte för människor. Gigeekonomin, för den moderna världens daglönare, har gjort sitt inträde. EU:s fria rörlighet av arbetskraft dumpar löner och arbetsvillkor och försämrar arbetsmiljön när samvetslösa företag utnyttjar systemen.

Det finns mycket att göra på många av arbetsmarknadens områden och helt grundläggande är att anställningsskyddet förstärks, inte monteras ner så som den socialdemokratiska regeringen nu vill göra på beställning av högerkrafter. Det är dags att arbetsmiljöarbetet förbättras och att de fackliga organisationernas ställning stärks, inte försvagas så som övriga partier arbetar för.

På trafikområdet ser det i många branscher mörkt ut när det gäller arbetsvillkor, arbetsmiljö och de anställdas trygghet. I denna motion har Vänsterpartiet valt att belysa tre transportbranscher där akuta problem måste åtgärdas.

4 Bättre arbetsmiljö till sjöss

Lagstiftningen om och tillsynen av arbetsmiljön till sjöss är ett lapptäcke av regler och undantag som dessutom släpar efter lagstiftningen som gäller för arbetsmiljön iland. Det är dags att riksdagen, regeringen och ansvariga myndigheter tar ett helhetsgrepp och ser till att rätten till en god arbetsmiljö gäller på alla svenska arbetsplatser. Det ska vara lätt att följa arbetsmiljölagen – även för dem till sjöss. (Kenny Reinhold, ordförande Seko sjöfolk)

Vänsterpartiet håller med. Sveriges arbetsmiljölagstiftning ska gälla på alla arbetsplatser i Sverige. Så är det inte i dag. Arbetsmiljöer till sjöss är utsatta för särslagstiftning och väsentligt sämre kontroller än arbetsmiljöer på land och detta innebär att

förutsättningarna för en god arbetsmiljö är betydligt sämre till sjöss än på land. Sjöfarten är till sin natur global och lyder i stora delar under internationell rätt, vilket gör kontroll och lagstiftning mer komplicerade. Det kan dock inte vara en ursäkt för att underlåta arbetet för en god arbetsmiljö och samma rättigheter för dem som arbetar till sjöss som för dem som arbetar på land. Här måste Sverige vara ett föregångsland.

Inte heller ska någon arbetsgivare kunna komma undan sitt ansvar genom att ”bekvämlighetsflagga” sina fartyg och därmed försöka komma undan de regler Sverige har för trygghet och säkerhet på arbetsplatsen och grundläggande arbetsvillkor. Därför är en översyn av reglerna om sjöfartscabotage – möjligheten att utföra transporter kontinuerligt i svenska vatten under annat lands flagg – viktig.

Vänsterpartiet välkomnar att regeringen har gett ett uppdrag till Transportstyrelsen att utreda arbetsmiljön och reglerna kring denna till sjöss samt hur kontroller och annat fungerar. Arbetsmiljöverket bör involveras i detta arbete. Uppdraget inriktas främst på sjösäkerhetskänsliga åtgärder vilket riskerar att utesluta all den personal som inte arbetar med fartygets framdrift, såsom städare, restaurangpersonal, underhållare, servicepersonal osv., trots att även dessa arbetsgrupper är viktiga för säkerheten ombord.

Transportstyrelsen har påbörjat ett arbete kring arbetsmiljöfrågor på fartyg utifrån sin rapport ”Sjömännens arbets- och levnadsvillkor” (dnr TSG 2019-6320), vilket också välkomnas.

Vänsterpartiet anser dock att det finns problem som kan och bör börja arbetas med genast och som inte behöver invänta ovanstående arbete. I denna motion kommer vi med några förslag, såsom rätten för fackföreningar att utse skyddsombud samt regionala skyddsombuds tillträde till arbetsplatser även till sjöss och ett arbete med att överföra tillsynen av arbetsmiljön till Arbetsmiljöverket, den myndighet som normalt har ansvaret.

Globalt är brister i arbetsmiljö, säkerhet och anställdas villkor ett stort problem. Sverige behöver vara aktivt i det internationella arbetet för att förbättra situationen. Vänsterpartiet anser också att statliga bolag, affärsverk, verk och myndigheter ska föregå med gott exempel och enbart anlita transporter som är schysta, både mot de anställda och mot klimat och miljö, genom att ställa krav på RSI-certifiering (Responsible Shipping Initiative).

Detta är några av Vänsterpartiets förslag för att förbättra arbetsmiljön till sjöss.

4.1 Ansvaret för tillsynen av arbetsmiljön till sjöss

Arbetsmiljölagen gäller varje verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning. Arbetsmiljöverket har tillsynsansvaret för alla svenska arbetsplatser – med det enda undantaget av fartyg där betydande särslagstiftning finns, både i arbetsmiljölagen och i fartygssäkerhetslagen (2003:364). Denna särslagstiftning innebär bl.a. att det är Transportstyrelsen som har tillsynsansvaret för fartygsarbete (arbete för fartygets räkning som utförs ombord eller på annat ställe av någon som följer med fartyget). I andra delar av sjöfartssektorn, som inte rör fartygsarbete, t.ex. pråmar och fartyg som används för hotell- eller restaurangverksamhet, är det Arbetsmiljöverket som har tillsynsansvaret med stöd av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen har vid sina inspektioner på fartyg fokus på fartygets sjövärdighet och sjösäkerhet, vilket är myndighetens och inspektörernas expertområde. Arbetsmiljön är med andra ord inte prioriterad och kompetens saknas för inspektion och utvärdering

av den sociala och organisatoriska arbetsmiljön, men också i många fall den fysiska arbetsmiljö som inte är direkt relaterad till sjösäkerheten.

Denna bild bekräftas i den undersökning Transportstyrelsen gjort. De konstaterar i sin rapport "Sjömännens arbets- och levnadsvillkor" (dnr TSG 2019-6320) från september 2019 att man brister i sitt arbetssätt inom ramen för sitt ansvar för arbetsmiljö för fartygsarbete, speciellt när det gäller den organisatoriska och sociala arbetsmiljön. Den absoluta majoriteten av noterade brister sedan 2008 har varit fysiska brister, och väldigt få organisatoriska och sociala brister i arbetsmiljön har påpekats, men rapporten visar på en helt annan verklighet.

Utöver detta så blir det med två olika myndigheter vars tillsynsansvar överlappar varandra tydliga gränsdragningsproblem. Exempelvis är det när en olycka inträffar med en hamnarbetare ombord på ett fartyg i hamn Arbetsmiljöverkets ansvarsområde, men inträffar samma olycka med en ombordanställd sjöman är det Transportstyrelsens ansvarsområde. Det har förekommit att det inte ens i akuta och allvarliga situationer är tydligt ens för de ansvariga myndigheterna vem som har tillsynsansvaret, och samverkan mellan myndigheterna har i flera fall inte fungerat väl. Det finns exempel på detta i haveriutredningar och Transportstyrelsen har även på andra sätt fått kritik av Statens haverikommission angående sitt agerande vid arbetsplatsolyckor p.g.a. bristande tillsyn, t.ex. gällande Stena Saga (RS 2015:04) och Finnpartner (RS 2016:09).

Vänsterpartiet konstaterar att Transportstyrelsens tillsyn inte fungerar tillfredsställande när det gäller arbetsmiljö och att denna myndighet inte har och heller inte kan förväntas ha all den kompetens som krävs för tillsynen av arbetsmiljön. Förutsättningarna för Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen skiljer sig åt. Arbetsmiljöverkets uppdrag är specifikt arbetsmiljön på många olika arbetsplatser medan Transportstyrelsen normalt inte alls har det uppdraget. Däremot har Transportstyrelsen och dess inspektörer kunskaperna när det gäller det tekniska och sjösäkerheten, kompetens som Arbetsmiljöverket inte besitter och som är viktig när det gäller sjösäkerhet och olika certifikat. Vänsterpartiet ser det som lämpligt att Arbetsmiljöverket tar över ansvaret för de anställdas arbetsmiljö i enlighet med arbetsmiljölagen, men i samverkan med Transportstyrelsen som har ansvar för fartygs sjösäkerhet och sjövärdighet.

Regeringen bör återkomma med en plan för att överföra tillsynsansvaret för arbetsmiljön på arbetsplatser till sjöss till Arbetsmiljöverket i samarbete med Transportstyrelsen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.2 Skyddsombud

Enligt arbetsmiljölagen utses skyddsombud på svenska arbetsplatser av fackliga organisationer. Dock är arbetsplatser på fartyg undantagna denna regel och det finns en särlagstiftning som framgår av fartygssäkerhetslagens 4 kap. och fartygssäkerhetsförordningens 5 kap. Dessa regler innebär att facket inte har rätt att utse skyddsombud. De ombordanställda, om de är minst fem, kan utse skyddsombud men reglerna ger också arbetsgivaren rätt att göra det i stället, vilket frekvent förekommer.

En förutsättning för att det systematiska arbetsmiljöarbetet ska fungera är att det finns trygga, utbildade skyddsombud på arbetsplatserna. Fackförbunden är den enda stödresurs som skyddsombuden har i de fall de utsätts för repressalier eller andra samverkanstvister. Särreglerna kan innebära att en säsongsanställd utses utan att veta vad uppdraget innebär och utan möjlighet att ifrågasätta, anmäla eller förhandla av rädsla för att förlora arbetet. Det innebär också att många skyddsombud är

oorganiserade och inte har stöd av en större organisation. Vid samverkanstvister kan de vara tvungna att bekosta en rättsprocess själva, vilket få personer klarar. Det finns fall då skyddsombud utan utbildning använts av arbetsgivaren för att fastställa beslut i t.ex. rehabiliteringsärenden och riskbedömningar som inte är förankrade i lagar och regelverk. Detta sätter grunderna i arbetsmiljöarbetets samverkan ur spel.

Det finns också ett stort behov av att kunna utse regionala skyddsombud, inte minst i skärgårdstrafiken som är starkt säsongsbetonad, med stor personalomsättning och ofta mindre än fem personer i besättningen. Den skattefinansierade trafiken, med krav på kollektivavtal och där den fackliga verksamheten fungerar väl, verkar fungera bättre. Behovet är också stort i andra verksamheter, inte minst på mindre rederier med små resurser och bristande kunskap om arbetsmiljöarbete. Det skulle vara bra för både arbetstagare och arbetsgivare om facken fick utse och utbilda skyddsombud som kan vara med och utveckla det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Transportstyrelsen har meddelat en lagtolkning som innebär att skyddsombud på fartyg inte har möjlighet att lämna uppgifter som är belagda med tystnadsplikt vidare till sakkunnig i arbetsmiljöfrågor hos en central arbetstagarorganisation. Det betyder att skyddsombuden på fartyg inte har någon möjlighet till stöd i arbetsmiljöfrågor som är belagda med tystnadsplikt. Detta är en helt orimlig tolkning och ordning.

För att arbetsmiljöarbetet ska fungera på bästa sätt och för att utsedda skyddsombud ska ha en rimlig möjlighet att fullgöra sitt uppdrag på bästa sätt måste fackförbunden ges den rätt att utse skyddsombud som föreskrivs i arbetsmiljölagens kapitel 6, inklusive möjligheten att praktisera systemet med regionala skyddsombud. Detta är helt grundläggande i den svenska modellen om samverkan mellan arbetsmarknadens parter.

Regeringen bör snarast återkomma med förslag till ändring av fartygssäkerhetslagen så att fackliga organisationer får rätt att utse skyddsombud på arbetsplatserna ombord samt att regionskyddsombud får samma rättigheter till sjöss som på land i enlighet med arbetsmiljölagen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.3 Översyn av särlagstiftning

Sjöfartens särlagstiftning och dess negativa påverkan på det systematiska arbetsmiljöarbetet samt den bristande myndighetstillsynen är omfattande.

Regelverket för arbetsmiljö på fartyg är komplext, detaljerat och till delar omodernt. En konsekvens är att implementeringen av nya föreskrifter tar mycket längre tid än vad som är rimligt, i vissa fall flera år. Normalt är det arbetsgivarens ansvar att följa Arbetsmiljöverkets föreskrifter som är tillämpliga för deras verksamhet; inom sjöfarten är det Transportstyrelsen som meddelar vilka föreskrifter som rederierna ska följa och vilka de inte behöver följa. Exempelvis infördes föreskrifterna om organisatorisk och social arbetsmiljö för sjöfarten flera år efter att de trätt i kraft på alla andra arbetsplatser i Sverige.

Många av särregleringarna av arbetsmiljön ombord framträder som helt onödiga och otidsenliga och kan till och med vara direkt farliga för de anställda.

Regeringen bör göra en genomgripande översyn av särlagstiftningen för sjöfarten med syftet att minimera särlagstiftningen gällande arbetsmiljö och anställningsvillkor. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.4 Privata aktörer som tillsynsmyndighet

Transportstyrelsen har valt att delegera mycket av sitt tillsynsansvar, även gällande arbetsmiljöfrågor, till s.k. godkända organisationer, eller klassningssällskap. Klassningssällskapen befinner sig i en konkurrenssituation gentemot rederierna där kritik vid tillsyn kan leda till att ett klassningssällskap förlorar uppdrag och därmed inkomster. Vidare utförs vissa kontroller via redares egenkontroll; redaren bestämmer alltså själv om den uppfyller vissa krav.

Lämpligheten och opartiskheten i att myndighetstillsyn av arbetsmiljö delegeras till privata aktörer kan starkt ifrågasättas. Vänsterpartiet anser att myndighetsansvar och myndighetsutövning inte ska utföras av privata aktörer utan av ansvarig myndighet, för rättssäkerhet och likvärdighet i bedömningar. Detta kan också ifrågasättas utifrån arbetsmiljölagens 7 kap. 1 § (Arbetsmiljöverket utövar tillsyn över att denna lag och föreskrifter som meddelas med stöd av lagen följs). Transportstyrelsen har dock uppenbarligen gjort bedömningen att delegation till privat aktör kan ske.

Eftersom Transportstyrelsen delegerar delar av tillsynen till privata aktörer förlorar man helhetssynen över fartygens arbetsmiljö- och säkerhetsarbete samt egen kompetens på området.

Regeringen bör ge Transportstyrelsen direktiv om att inte överlåta tillsynsarbete avseende arbetsmiljö och anställningsvillkor till privata aktörer, såsom klassificeringssällskap och redares egenkontroll. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.5 Varv i annat land

Det är i dag mycket vanligt att sjömän anställda av redaren arbetar ombord på fartyg när de ligger på varv. Ofta är det utländska varv både inom och utanför EU som rederierna kontrakterat för att utföra arbetet. Det råder ofta samverkansbrister mellan rederierna och varven när det gäller arbetsmiljöarbete.

Besättningen bor ofta ombord på fartyget under varvsvistelsen, vilket ställer stora krav på att arbets- och levnadsförhållandena är säkra. Arbetsmiljöbrister har flera gånger rapporterats. Det kan vara sådant som brandlarm ur funktion, exponering av farliga kemikalier, damm och asbest. Transportstyrelsen har svarat att tillsynen på utländska varv inte ligger inom myndighetens tillsynsområde och besättningen hänvisas till den tillsynsmyndighet för arbetsmiljö som finns i det land där varvet ligger, vilket gör att de i vissa fall inte får något som helst stöd p.g.a. lagstiftning och tillsyn i olika länder. Svenska arbetstagare utsätts därmed för onödiga och farliga risker och är i vissa fall rättslösa.

Regeringen bör återkomma med förslag om hur arbetstagare på svenska fartyg ska skyddas enligt svensk lagstiftning när fartyget ligger på varv i annat land. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.6 Jämställdhet och metoo-rörelsen ombord

Berättelserna under det som kallas för metoo-rörelsen var många och berörde alla branscher och områden i samhället. Uppropet spreds även inom sjöfarten. Att rösterna tystnat något innebär inte på något sätt att problemen inte finns kvar.

Av Transportstyrelsens rapport ”Sjömännens arbets- och levnadsvillkor” (dnr TSG 2019-6320) från september 2019 framgår det att kränkande handlingar och trakasserier är vanligare ombord på fartyg jämfört med på arbetsmarknaden i sin helhet. Intendenturpersonalen (dvs. de som arbetar som restaurangpersonal, hotellpersonal, med städning och annat som inte är relaterat till fartygets framdrift) och kvinnliga sjömän upplever generellt en sämre social och organisatorisk arbetsmiljö. Den enkät Transportstyrelsen genomfört för rapporten visar att 38 procent av kvinnorna (som svarat på enkäten) upplevt kränkande handlingar eller trakasserier under det senaste året, vilket kan jämföras med 16 procent av männen. Iland är siffrorna betydligt lägre, även om det är svårt att jämföra undersökningarna direkt.

På frågan om kvinnor och män behandlas lika på arbetsplatsen anser 20 procent av kvinnorna att påståendet att de gör det stämmer ganska eller mycket dåligt överens med hur verkligheten ser ut, jämfört med 7 procent av männen. Könsbaserade kränkningar eller trakasserier var den vanligaste diskrimineringsgrunden bland kvinnorna medan ålder var den vanligaste bland männen. Likabehandling behöver medvetandegöras.

Rapporten visar att arbetsmiljön ombord behöver utredas och undersökas grundligt. Metoo visade att även sjöfarten har problem med trakasserier och ojämlikhet och här krävs ett strategiskt och organiserat arbete för att komma till rätta med problemen.

Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att skyndsamt återkomma med en handlingsplan för jämställdhet och trygghet till sjöss, inkluderande åtgärder med anledning av metoo. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.7 Statens ansvar för schysta sjötransporter

Statligt ägda bolag, affärsverk, verk och myndigheter ska ha ett särskilt ansvar för att deras verksamhet är hållbar, när det gäller både klimat, miljö och social hållbarhet. Det ansvaret tas långt ifrån alltid i dag.

Flera statliga bolag använder sig av transporter till sjöss, inte minst bolag som LKAB och Sveaskog, utan att ställa krav på arbetsmiljö och anställningsvillkor ombord på de fraktfartyg som de använder sig av, samtidigt som vi vet att många fartyg på den globala marknaden har fruktansvärda förhållanden ombord.

Vänsterpartiet anser att alla verksamheter som det offentliga på något sätt styr över, även genom ägande, ska föregå med gott exempel.

Regeringen bör i sina ägaruppdrag och direktiv till statliga bolag, verk, affärsverk och myndigheter uppdra åt dessa att enbart använda sjöfartstransporter som är certifierade enligt RSI, Responsible Shipping Initiative. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.8 Cabotage

Sjöfartscabotage innebär kommersiella sjötransporter av passagerare och gods mellan hamnar i en och samma stat. Det finns två olika typer av cabotage, kustcabotage och inlandscabotage.

En genomgripande genomgång av gällande rätt men också med förslag till ny lagstiftning görs i promemorian ”Cabotage” av Johan Schelin vid juridiska institutionen vid Stockholms universitet. Den är framtagen på uppdrag av Näringsdepartementet och publicerades 2016-12-15 (N2016/01320/MRT).

Grundregeln för sjöfartscabotage i Sverige har varit att endast svenskflaggade fartyg får utföra dessa transporter. Detta baseras på den i Sverige äldsta gällande lagstiftningen, Kongl. Maj:ts Förordning Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland Dat. 10 november 1724 (produktplakatet) och Kongl. Maj:ts Förklaring öfver Förordningen af den 10 Nov. 1724 Angående De Fremmandes Fahrt på Sverige och Finland, gifven Stockholm i Råds-Cammaren den 28 februari Åhr 1726 (förklaringen). Stora delar är obsoleta (exempelvis kan inte finska hamnar längre räknas som svenska). EU-bestämmelser har öppnat upp för utländska fartyg flaggade i EES-stater, men lagstiftningen utgår fortfarande från att det enbart är svenskflaggade fartyg som har tillåtelse att utföra både kust- och inlandscabotage. För de utländska fartyg som arbetar i svenska vatten gäller flaggstatsprincipen (i stället för värdstatsprincipen), dvs. att flaggstatens lagstiftning gäller ombord. Detta öppnar upp för problem, inte minst när det gäller sjösäkerhet, arbetsmiljö och anställningsvillkor eftersom det betyder att utländska fartyg inte lyder under svenska lagar och regler och svensk tillsyn även när deras arbete främst utförs i svenska vatten. För många av dessa fartyg gäller heller inte internationella konventioner, då de är för små för det.

Det faktum att cabotagemarknaden numera utgör en del av den gemensamma europeiska marknaden gör att utländska fartyg på ett helt annat sätt än tidigare kan komma att operera mer eller mindre ständigt i svenska farvatten. Ett rederi kan i princip välja att bedriva linjefart i den svenska skärgården med fartyg flaggade i det maltesiska fartygsregistret och med polska besättningar ombord. Detta utan att behöva följa svenska lagar och regler och utan att svenska myndigheter kan utöva tillsyn över verksamheten.

Situationen och glappet i lagstiftningen kan ge upphov till illojal konkurrens där redare skaffar sig konkurrensfördelar genom att använda sig av undermåligt tonnage och genom att dumpa villkoren för anställda och arbetsmiljö. I förlängningen innebär detta även en ökad risk för sjöolyckor och skador på miljön.

I och med att det nuvarande regelverket i hög grad endast omfattar svenskflaggade fartyg öppnar det för illojal konkurrens genom att sjösäkerheten och arbetsförhållanden ombord på utländska fartyg som regelbundet utför inrikes sjötransporter i Sverige åsidosätts jämfört med svenskflaggade fartyg. I förlängningen kan en sådan utveckling även leda till att exempelvis svenska skärgårdsredare väljer att flagga ut för att undgå sjösäkerhets- och arbetsrättsliga krav som uppfattas som kostsamma eller på annat sätt betungande. De svenska bestämmelserna avseende sjösäkerhet och arbetsförhållanden ombord bör därför anpassas så att de även omfattar utländska fartyg som bedriver regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar.

Vänsterpartiet anser att det är självklart att utländska fartyg som används i svensk inrikes trafik ska räknas som en del av den svenska sjöfartsmarknaden och att de ska behandlas som om de vore svenska fartyg beträffande tillsyn och regler för sjösäkerhet, anställningsvillkor och arbetsmiljö. Detta för likvärdiga konkurrensmöjligheter, för sjösäkerheten och för de anställdas trygghet och villkor.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med ett förslag för en sammanhållen lagstiftning för sjöfartscabotage i svenska vatten, i vilken alla fartyg som utför cabotage i svenska vatten lyder under svenska lagar och regler och svenska myndigheters tillsyn oavsett flaggstat. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Ordning och reda i taxibranschen

Taximarknaden avreglerades 1990. Konsekvenserna har varit stora, inte minst för taxichaufförerna. Överetableringen i storstäderna är stor och priserna har gått upp samtidigt som chaufförernas situation försämrats radikalt med sämre villkor, mer stress, ekonomisk osäkerhet och låga löner. Yrket har gått från att vara ett högstatusyrke med goda villkor till ett lågstatusyrke med dåliga villkor och stora risker. Upphandlingar vinnas alltför ofta av oseriösa företag som pressar priserna genom social dumpning. Kollektivavtal är alltför sällsynta och när de finns följs de ofta inte. På grund av hur branschen är uppbyggd är fackliga organisationers ställning svag. Så kallade plattformsbolags inträde på marknaden har ytterligare förvärrat problemen.

Taxibranschen är i dag ohållbar. Situationen har varit känd under en lång tid och det är hög tid att politiken tar ansvar och ser till att taxichaufförer får en god arbetsmiljö och rimliga arbetsvillkor. Taxi är en viktig del av vårt kollektivtrafiksystem, inte minst på landsbygder och i glesbygder, och används för färdtjänst och sjukresor. Det är mycket viktigt att branschen är välfungerande över hela landet, vilket inte är fallet i dag. Det behöver göras en större utredning av taxibranschen och tydliga åtgärder för en hållbar taxibransch, men under tiden finns det saker vi kan genomföra här och nu för att förbättra villkoren.

5.1 Utredning och utvärdering av avreglerad taxibransch

Efter avregleringen av taxibranschen 1990 har många problem uppstått. Viss återreglering för att stävja de värsta avarterna har skett, men det gäller endast sådant som direkt drabbade kunderna, såsom ockerpriser. Konsekvenser för taxichaufförer och deras villkor har lämnats obeaktade.

Överetableringen i storstäderna är stor, med mycket låga marginaler som följd, samtidigt som det på många ställen i gles- och landsbygd finns en påfallande brist på taxibilar. Möjligheten att begränsa antalet licenser behöver utredas, liksom hur man ska kunna tillhandahålla taxitjänster i gles- och landsbygd.

Taxichaufförernas villkor och situation har försämrats väsentligt. Det har blivit ett låglöneyrke där många arbetar mot procent och inte vet vad de kommer att få för lön från månad till månad. I dag tvingas både chaufförer och bolag att bryta mot lagar och regler för att alls kunna driva sin verksamhet. Många timmars övertid är mycket vanligt och arbetstids- och viloregler följs inte, helt enkelt p.g.a. att chaufförerna inte har råd att följa dem och/eller inte tillåts av arbetsgivare att följa dem, inte sällan p.g.a. ledtider och leveranskrav från upphandlare men också p.g.a. krav från privatresenärer, procentlön i stället för fast lön, betygssystem osv.

Etableringen av de s.k. plattformsbolagen har ytterligare försvårat situationen. Dessa bolag måste i en utredning och utvärdering av avregleringen också, så som en av följderna av sagda avreglering, finnas med.

Regeringen bör utreda och utvärdera avregleringen av taximarknaden, inklusive de s.k. plattformsbolagens verksamhet, speciellt avseende arbetsvillkor, arbetsmiljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet, beskattning och tak för antal licenser, i syfte att ge ett sammanhållet förslag för att åtgärda problemen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.2 Vem är arbetstagare och vem är arbetsgivare?

I dag finns det många egenföretagare i taxibranschen, allt från personer med en egen bil som de arbetar i till åkare med 20 bilar eller fler. De flesta åkare som inte enbart kör upphandlade resor är kopplade till en beställningscentral. Ofta sitter de fast i kontrakt med dessa. Beställningscentraler kan t.ex. leasa ut bilar eller låna ut pengar till förare. De fasta kostnaderna till beställningscentralerna är höga och räknas per bil. De ska betalas även om bilen inte får några körningar. Problemet med detta har blivit extra stort under coronakrisen när människor i princip slutat åka taxi. Samtidigt är det mer eller mindre beställningscentralen som leder och fördelar arbetet för förarna. Det är naturligtvis ett mycket bra upplägg för beställningscentralerna som alltid får in sina pengar medan taxichaufförerna tar den ekonomiska risken. Även vid upphandlingar blir det ofta otydligt för förarna vem som har det egentliga arbetsgivaransvaret.

Många åkare arbetar under former som liknar ett regelrätt anställningsförhållande, men utan fördelarna av en anställning då de tvingas vara egenföretagare. I delbetänkande till F-skatteutredning (2018) listas förutsättningar som tyder på att ett anställningsförhållande föreligger. Majoriteten av dessa förutsättningar pekar på att det inom taxibranschen inte är den som formellt är arbetsgivare – åkaren – som också är reell arbetsgivare.

Förhållandena mellan förare, åkare, beställningscentraler och upphandlare är komplexa och mycket tyder på att den som egentligen ska ha arbetsgivaransvaret frånhänder sig det ansvaret. Detta är naturligtvis allvarligt och bör utredas för ett klagörande av de olika aktörernas roller. Att tvinga anställda att starta eget företag för att kunna avhända sig sitt arbetsgivaransvar kan aldrig vara tillåtet.

Regeringen ska utreda de arbetsrättsliga gränsdragningarna för egenföretagare i taxibranschen för att förtydliga vad som utgör ett anställningsförhållande och vem som har ansvar över anställda genom att tydliggöra förhållandet mellan förare, åkare, beställningscentral och upphandlare samt föreslå åtgärder för att reglera detta. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.3 Kör- och vilotider

Kör- och vilotidsreglerna för taxichaufförer är bristfälliga. Många förare tvingas bryta mot dessa, antingen för att undgå viten i upphandlingar eller för att få ihop en lön som räcker till hyra och mat. Bristerna är också ett hot mot trafiksäkerheten och orsakar olyckor relaterade till trötthet och stress. Taxichaufförer är överrepresenterade i olycksstatistiken.

Kör- och vilotidsreglerna för den tunga trafiken har mycket strängare och rättvisare regler när det gäller arbetstider, raster och vila. Förbättringar i regelsystemet har gett effekt.

Taxibranschen behöver ett motsvarande regelverk för kör- och vilotider anpassat för branschen. Regeringen ska återkomma med förslag om förbättrade kör- och vilotidsregler för taxichaufförer samt en effektiv tillsyn gällande dessa regler. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.4 Myndigheters tillsyn

Sju myndigheter delar på ansvaret för kontrollen av och tillsynen över taxibranschen. Dessa myndigheter samverkar inte och sekretessregler gör att de inte utbyter information i den utsträckning som skulle behövas. Tillsyn och kontroll verkar brista. Därför finns det behov av att regeringen tar initiativ till att myndigheterna börjar arbeta med taxibranschen och i detta samarbetar med varandra.

Regeringen ska ge berörda myndigheter i uppdrag att genomföra en väsentligt förbättrad tillsyn över taxibranschen och förbättra sitt samarbete. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.5 Utred förbud av procentlön

Precis efter att taximarknaden hade avreglerats och det rådde mer eller mindre kaos passade Biltrafikens Arbetsgivareförbund på att säga upp kollektivavtalet. Det tog två år att förhandla fram ett nytt och arbetstagarorganisationen tvingades gå med på att införa procentlön i avtalet. Många taxichaufförer arbetar i dag mot procentlön. Vissa har kollektivavtal med en mycket låg garantilön, men alltför ofta betalas den inte ut. Många har dock inte kollektivavtal utan enbart procentlön. Det leder till stor stress och ångest att inte veta om man klarar sin vardagsekonomi från månad till månad vilket går ut över chaufförernas hälsa och påverkar deras livssituation negativt. Det är dessutom negativt för trafiksäkerheten.

Genom en EU-förordning har procentlön förbjudits inom godstrafiken med hänvisning till trafiksäkerheten. Samma sak borde göras gällande taxibranschen. Att heltidsanställda arbetstagare jobbar mot ackord i Sverige år 2020 är under all kritik och kan självklart inte fortgå.

Regeringen ska skyndsamt utreda möjligheten att förbjuda procentlön i taxibranschen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.6 Upphandlingar

Dåliga upphandlingar där oseriösa företag vinner kontrakt genom social dumpning och orimliga tidsberäkningar är ett stort problem för taxibranschen. Det har förbättrats något sedan lagen ändrades och upphandlare fick ställa krav på kollektivavtal och annat och inte tvingas enbart ta hänsyn till lägsta pris, men situationen är fortfarande inte bra. På grund av bristande kontroller är det heller inte säkert att företag som vinner upphandlingar sedan följer de krav som ställts. Ofta är brister i leveransen kopplade till stora viten samtidigt som man har beräknat alldeles för korta ledtider som inte ger något utrymme alls för oväntade händelser, vilket ökar förarnas stress och leder till att de inte kan ta sina raster som de ska. Detta påverkar också trafiksäkerheten.

De upphandlande enheterna måste få möjlighet att ställa större krav på anbudsgivare men också ta ett större ansvar för att lagar och regler följs och att kraven uppfylls. Det bör också vara obligatoriskt att vinnande företag tar över personalen med bibehållna eller bättre villkor från det bolag som tidigare körde. Upphandlare ska också ha ett beställaransvar för att det ovan anförda ska vara effektivt.

Regeringen ska skyndsamt återkomma med förslag på krav på kollektivavtal, god arbetsmiljö, personalövertagande med bibehållna eller bättre villkor och upphandlarens

beställansvar vid alla offentliga upphandlingar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Rättvisa vägtransporter utan social dumpning

Åkeribranschen har under lång tid haft stora problem med lönedumpning, osund konkurrens och bristande trafiksäkerhet. Genom åren har allt fler inrikestransporter utförts av utländska åkerier som betalar löner långt under svenska kollektivavtalsnivåer, och som dessutom pressar sina chaufförer att bryta mot både arbetstids- och trafikregler. Allt fler svenska åkerier har dessutom satt i system att inte ha egna anställda utan endast anlita utländska chaufförer med F-skattsedel. Seriösa åkerier som följer lagar och kollektivavtal får allt svårare att klara konkurrensen.

Cabotagetrafik betyder att en godstransport utförs av en operatör som tillfälligt är i landet. Den regleras genom direktiv från EU och innebär att en utländsk åkare får genomföra tre transporter under sju dagar innan den måste lämna landet. En studie visar dock att fusk med cabotagetransporter är omfattande och att tusentals fordon sällan eller aldrig lämnar landet. Förutom odrägliga arbetsvillkor för chaufförer, osund konkurrens och bristande säkerhet leder sänkta transportkostnader även till negativa miljökonsekvenser.

Europakommissionens mål om att öppna vägtransportmarknaden och ge fritt tillträde för alla aktörer och operatörer har under lång tid motverkat en socialt och ekologiskt hållbar transportförsörjning. Politiska åtgärder krävs därför både inom EU och på nationell nivå för att stoppa de oseriösa åkerierna. För Vänsterpartiet är utgångspunkten att alla som kör i Sverige ska arbeta under lika och goda arbetsvillkor. För att nå dit krävs tydliga politiska åtgärder som främjar en sådan utveckling.

Det av Europaparlamentet i juli 2020 antagna vägpaketet (även kallat mobilitetspaketet) innehåller nya regler för att få en bättre ordning på den tunga trafiken på våra vägar. Vänsterpartiet välkomnar beslutet som ger förutsättningar för att trafiken sker med sundare konkurrens och bättre arbetsvillkor. Beslutet innebär nya regler för utstationering av chaufförer så att de kan få rättvisare löner för sitt arbete, bättre kontrollmöjligheter genom kör- och vilotidsbestämmelserna samt färdskrivarbestämmelser och bättre reglering av cabotagetransporter. Dessutom får medlemsstaterna besluta om de kombinerade transporterna (godstransporter där lasten transporteras med minst två transportslag) i det landet ska omfattas av cabotagebestämmelserna, alltså som huvudregel maximalt 3 transporter inom 7 dagar.

Efter att lagtexten förts in i EU:s officiella tidskrift dröjer det 18 månader innan de nya reglerna träder i kraft.

Vänsterpartiet anser att det nu brådskar att stärka det nationella regelverket, och inte minst tillse att det nu rådande fusk som möjliggörs av kombidirektivet (som styr regelverket kring kombinerade transporter) åtgärdas genom att kombinerade transporter ska omfattas av cabotagebestämmelser. Men för att vägpaketet verkligen ska bli ett efterlängtat redskap för att uppnå ordning och reda måste även de nationella kontrollmöjligheterna för efterlevnaden förbättras. Vi behöver bara gå till vårt grannland Danmark för att konstatera att det är fullt möjligt att redan nu rusta för en sådan ordning.

6.1 Inför den danska modellen

Genom initiativ från det danska fackförbundet 3F Transport och arbetsgivarna har Danmark under 2019 och 2020 infört nya och striktare danska regler och regel-tillämpning för rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad.

Grunden för initiativet var att man konstaterade att social dumpning och exploatering av förare från Östeuropa och Asien var ett enormt och olöst problem. Det var även ett stort och helt avgörande hinder för de förändringar som behöver göras för att transportsektorn ska bli en miljövänlig och hållbar sektor. Fackförbundet 3F Transport ser att så länge det är en vinstgivande affärsmodell att utnyttja lastbilschaufförer från andra länder för att erbjuda billiga transporter, inklusive tomkörningar, är det en lång väg kvar innan vi har en rättvis och miljövänlig transportsektor.

Den danska modellen för Rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad står på 4 ben:

1.1.1 Strängare nationell tillämpning på vägarna

De danska trafikkontrollerna (den danska polisen) har fått ökat ekonomiskt stöd för kontroll av utländska lastbilar och bussar. Budgeten har använts till kontroller för att stoppa olagligt cabotage och brott mot reglerna avseende körtid och vilotid. Man har nu även tillfört ytterligare medel för att säkerställa bättre och mer systematiska kontroller – avseende både kontroller på plats längs vägarna och mer djupgående undersökningar av vissa företag i transportkedjan. Utöver detta kommer en del av det danska kontrollsystemet grundat på skanning av registreringsskyltar vid gränserna att förstärkas från 2022 genom ekonomiska medel.

1.1.2 Nationella regler för utstationering av buss- och lastbilschaufförer

Det danska parlamentet beslutade i januari 2020 att börja driva igenom tillämpningen av de befintliga EU-reglerna om utstationering av buss- och lastbilschaufförer, genom en ny lagstiftning för att få till stånd lojal konkurrens och lika villkor för arbetstagarna och åkarna i branschen. Reglerna skapar likvärdiga villkor på transportföretagens tuffa och brutala marknad, en marknad som har underminerat buss- och lastbilschaufförernas löner och arbetsvillkor.

Som en del av de nya reglerna måste utländska transportföretag deklarerera vissa uppgifter. Det gör de genom att före varje transport (cabotage eller kombinerad transport) på de danska vägarna och den danska marknaden ladda upp följande uppgifter i en dansk transportdatabas:

- Namn på den som är transportansvarig, företagets adress och kontaktuppgifter.
- Deklaration av transportslag (cabotage eller kombinerad transport).
- Fordonsidentitet (registreringsskylt).
- Transportens varaktighet (cabotage eller kombinerad transport) och tydliga uppgifter om start- och sluttid för varje transport.
- Förarens identitet och kontaktuppgifter till honom eller henne.

Som en del av de nya reglerna måste följande information finnas tillgänglig i fordonet för inspektion av de danska myndigheterna:

- Handlingar för registrering av transporten i det digitala registret.
- Förarens anställningsavtal.

- Lönebesked (som visar betalning till föraren för tidigare körningar i cabotage eller kombinerad transport i Danmark).
- Deklaration av arbetstid på danskt territorium.

1.1.3 Nya strängare regler för busscabotage

Den 1 november 2019 skärpte Danmark och den danska regeringen tolkningen av EU-bestämmelserna om busscabotage. Det betyder att utländska bussar tillåts köra laglig cabotagetrafik upp till sju dagar i följd i Danmark per kalendermånad. Efter en sådan körperiod gäller nu en bestämmelse om en obligatorisk karenstid på tre veckor. Om man bryter mot detta regelverk är bötesbeloppet minst 35 000 danska kronor per fordon, och det ökar med antalet olagliga resor i Danmark.

1.1.4 Tio gånger högre böter för brott mot kör- och vilotider

För att stoppa exploateringen av utländska förare och få ett slut på missbruket att utnyttja förare som tvingas leva i lastbilen som affärsmodell, har den danska regeringen beslutat att införa mycket högre böter och mer systematiska kontroller på danska vägar och parkeringsområden. Böterna för förarna kommer att vara minst 1 300 euro (10 000 danska kronor) och minst 2 600 euro (20 000 danska kronor) för transportföretagen. Bestämmelserna överensstämmer även med EU:s mobilitetspaket när de nya reglerna för körtid och vilotid införs på EU-nivå. En dansk rapport från 2015 visar att utländska förare som arbetar i Danmark och norra Europa normalt sover i förarhytten 7,5 veckor i sträck. Det är olagligt och det visar på behovet av striktare regeltillämpning och kontroll.

Regeringen bör återkomma med förslag för att implementera den danska modellen för rättvisa transporter och en rättvisare arbetsmarknad. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jens Holm (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Yasmine Posio (V)

Håkan Svenneling (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Elin Segerlind (V)

Jessica Thunander (V)