

V

Kommittémotion

Motion till riksdagen: 2014/1537

av Emma Wallrup m.fl. (V)

med anledning av prop. 2013/14:234 Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransport på väg

---

## **1 Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör införas en sanktionsavgift på 40 000 kronor för överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransporter på väg.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör utreda om det nuvarande beställaransvaret utan undersökningsplikt för transportköparen är ett hinder för att reglerna inom yrkestrafiken på väg följs.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på skärpt beställaransvar för transportköparen inom yrkestrafiken på väg.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med förslag om att fullständig dokumentation av frakthandlingar, oavsett typ av transport, ska finnas tillgänglig i fordonet.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag till reglering inom yrkestrafikområdet enligt en modell liknande den som tillämpas i Nederländerna.

## **2 Bakgrund**

Propositionen föreslår att regeringen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransport. Förslaget

innebär att en överträdelse av bestämmelserna ska leda till sanktionsavgift i stället för, som i dag, böter.

### **3 Kraftfulla åtgärder krävs**

Nuvarande situation inom svensk åkerinäring är ohållbar. Branschen är en av dem som drabbats hårdast av social dumpning och illojal konkurrens. Allt fler inrikestransporter sker i dag av utländska åkerier som betalar löner långt under svenska kollektivavtalsnivåer, och som dessutom pressar sina chaufförer att bryta mot både arbetstids- och trafikregler. Den kaotiska prisjakten ger även stora negativa klimateffekter då styrmedel saknas för transportsektorn att uppnå sunda konkurrensvillkor med utvecklat klimatansvar. Transportsektorn står i dag för cirka en tredjedel av utsläppen av växthusgaser i Sverige. För att bryta dagens ohållbara situation är kraftigare sanktioner mot cabotagebrott nödvändigt men inte tillräckligt.

### **4 Hög sanktionsavgift krävs för cabotagebrott**

Under våren 2013 genomfördes en studie av inrikestrafiken av forskare vid Lunds tekniska högskola. Studien visade att tusentals transporter bryter mot cabotagereglerna. Ett införande av sanktionsavgift är sålunda högst berättigat och något som Vänsterpartiet tidigare efterfrågat. Vid införande av en sanktionsavgift bör den vara av sådant belopp att man inte kan åsidosätta regelverket och uppnå vinster och konkurrensfördelar. Avgiften bör därför sättas tillräckligt högt för att ha en avskräckande effekt. Transportstyrelsen har i rapport föreslagit att sanktionsavgiften vid överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter på väg ska vara högst 20 000 kronor. Ett flertal remissinstanser har haft synpunkter på denna föreslagna nivå. Sveriges Åkeriföretag har påpekat att det inte ska vara lönsamt att kringgå gällande regelverk och att sanktionsavgiften därmed inte bör vara lägre än 50 000 kronor. Svenska Transportarbetareförbundet anser att en nivå på 20 000 kronor är för låg för att vara avskräckande och LO anser att nivån bör vara i harmoni med de högsta beloppen i EU.

Regeringen fastslår i propositionen inget belopp utan konstaterar endast att man kommer att beakta remissinstansernas synpunkter i det fortsatta arbetet. Vänsterpartiet delar flera remissinstansers bedömning att en högsta nivå på 20 000 kr för en sanktionsavgift är otillräcklig för ett avskräckande syfte. Transportarbetareförbundet har föreslagit en sanktionsavgift på 40 000 kronor, vilket skulle vara i ungefärlig nivå med de höga avgifter som Danmark och Holland har. Dessa båda länder tillhör de länder som varit mer framgångsrika i att bekämpa oseriös åkeriverksamhet än t.ex. Sverige. En

sanktionsavgift på 40 000 kronor för överträdelse av bestämmelserna om cabotagettransport bör införas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **5 Inför starkare beställaransvar**

Beställaransvar är ett viktigt styrmedel för att åtgärda missförhållanden inom yrkestrafiken. Ett beställaransvar för olaga cabotagetrafik infördes 2011. Enligt Transportstyrelsen finns inga domar avseende beställaransvaret och redan på 1980-talet konstaterades att tillämpningen om beställaransvar var sparsam. Myndigheten konstaterar i utredning att vid kontakt med bransch och polis har det kunnat skönjas en viss osäkerhet kring vad beställaransvaret egentligen innebär. Beställaransvaret är i dag utformat utan undersökningsplikt. Transportstyrelsen har övervägt att föreslå införande av en sådan men avstått bl.a. av skälet att det finns risk för att företagen då skulle få ökade administrativa uppgifter. Ett strikt beställaransvar skulle innebära att en undersökningsskyldighet åläggs beställaren av en transport. Beställaren skulle innan avtal träffas behöva kontakta Transportstyrelsen för att kontrollera att trafikutövaren har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Det har tidigare funnits undersökningsplikt för beställare av transport. Om den nuvarande regleringen utgör ett problem och hur omfattande problemet i så fall är har inte utretts. Regeringen bör skyndsamt utreda om det nuvarande beställaransvaret utan undersökningsplikt för transportköparen är ett hinder för regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

För att motverka nuvarande orimliga konkurrensvillkor och stärka de seriösa åkeriföretagen behöver beställaransvaret skärpas. Detta skulle stärka socialt hållbara och fler klimatsmarta transportlösningar. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på skärpt beställaransvar för transportköparen inom yrkestrafiken på väg. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **6 Förbättrad kontroll av cabotagettransporter**

Transportstyrelsen konstaterar i sin rapport att det finns problem i samband med kontroll av cabotagettransporter. Bland annat råder osäkerhet om vilken dokumentation som ska visas upp vid kontrolltillfället. Myndigheten föreslår därför en författningsändring i förordningen om internationella vägtransporter inom EES i form av en hänvisning till aktuell artikel i EU-förordningen. Konkurrens ska ske på lika villkor och det är Transportstyrelsens bedömning att polisen får de verktyg som krävs för att bestämmelserna om cabotage ska kunna kontrolleras på det sätt som

förordningen avser. Exempelvis skulle transportföretaget ges möjlighet att använda sig av tekniska lösningar som i dag finns för att överföra begärd information till kontrollanten på vägen. I april 2014 tillkännagav även riksdagen för regeringen behov av bättre dokumentation vid kontroller av cabotagetransporter. I propositionen framgår dock att regeringen endast överväger Transportstyrelsens förslag och att de i övrigt inte föreslår några åtgärder för att förbättra dokumentationen av cabotagetransporter. Vi anser att det är otillräckligt för att skyndsamt hindra de illegala transportererna. Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på att fullständig dokumentation av frakthandlingar, oavsett typ av transport, ska finnas tillgänglig i fordonet. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **7 Inför den holländska modellen**

Riksdagen har tillkännagivit för regeringen att det inom yrkestrafikområdet bör göras en översyn av möjligheten att införa en modell liknande den som tillämpas i Nederländerna, bl.a. med krav på att de som arbetar inom åkerinäringen ska vara anställda i det företag som utför transporten. Antalet utländska egenföretagare i den svenska åkerinäringen har på senare år ökat markant och många utländska förare i Sverige är inte formellt anställda trots att det föreligger anställningsliknande förhållanden. Transportstyrelsen konstaterar i sin rapport bl.a. att svenska arbetstgares rättigheter regleras av lagen om anställningsskydd (1982:80) och frågar sig om det finns behov av motsvarande reglering som i Nederländerna. Myndigheten frågar sig om det ens är möjligt och eftersträvansvärt att reglera ett specifikt yrkesområde. Regeringen konstaterar i propositionen att de inte gör någon annan bedömning än Transportstyrelsen och att de inte avser att vidta några åtgärder inom det aktuella området samt att det dessutom skulle innebära ett ingrepp i det fria företagandet.

Vänsterpartiet delar Transportarbetareförbundets uppfattning att problemet med s.k. falska egenföretagare är större än vad som framgår i Transportstyrelsens rapport. Även LO delar denna uppfattning och tillägger att efterlevnad av det tvingande arbetstagarbegreppet inte går att garantera. Vår bedömning är att allt fler svenska åkerier har satt i system att inte ha egna anställda och att de i stället anlitar utländska chaufförer med F-skattsedel. Seriösa åkerier som följer lagar och kollektivavtal får därmed allt svårare att klara konkurrensen. Vi anser därför att det finns starka skäl för motsvarande reglering som i Nederländerna. Regeringen bör återkomma med förslag på reglering inom yrkestrafikområdet enligt modell liknande den som tillämpas i Nederländerna. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

*Emma Wallrup (V)*

*Jens Holm (V)*

*Maj Karlsson (V)*

*Hans Linde (V)*

*Karin Rågsjö (V)*

*Jonas Sjöstedt (V)*

*Mia Sydow Mölleby (V)*