Offentlig utfrågning om konkurrens på lika villkor inom luftfarts- och åkerinäringarna

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-88607-49-2
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2018

Förord

Den 19 oktober 2017 anordnade trafikutskottet en offentlig utfrågning om konkurrens på lika villkor inom luftfarts- och åkerinäringarna. Syftet med utfrågningen var att belysa olika frågeställningar och att fördjupa ledamöternas kunskaper inom området.

Vid utfrågningen medverkade

- Katarina Areskoug Mascarenhas, chef för EU-kommissionens representation i Sverige
- Mattias Landgren, statssekreterare vid Näringsdepartementet med ansvar för transport- och infrastrukturfrågor
- Inge Vierth, utredningsledare vid VTI
- Simon Posluk, enhetschef vid Transportstyrelsen (Luftfart) och Mikael Kyller, utredare vid Transportstyrelsen (Åkeri)
- Maria Lönegård, polismästare vid Nationella operativa avdelningen (NOA), Polismyndigheten
- Katrina Björk, rikssamordnare för Skatteverkets granskning av utlandstransaktioner (Luftfart) och Pia Bergman, rikssamordnare för Skatteverkets granskning av organiserad brottslighet och svart arbetskraft (Åkeri)
- Kicki Höök, samordnare vid Arbetsmiljöverket för regeringsuppdraget om att under 2015–2018 förstärka den myndighetsgemensamma tillsynen av företag som bryter mot arbetsmiljöregelverket för att få konkurrens fördelar
- Hans Ollongren, ansvarig för samhällskontakter och luftfartspolitik inom SAS
- Charlotte Holmbergh Jacobsson, chef för kommunikation och public affairs, Norwegian
- Martin Lindgren, ordförande i Svensk Pilotförening
- Lise Iderström, central ombudsman vid Unionen
- Ulric Långberg, branschchef vid Sveriges åkeriföretag
- Lars Mikaelsson, förbundssekreterare vid Transportarbetareförbundet.

Utskottet bedömer att det som framfördes under utfrågningen är av allmänt intresse och därför bör göras tillgängligt för en vidare krets. Därför publiceras här en utskrift från utfrågningen.

Innehållsförteckning

Program för trafikutskottets offentliga utfrågning 5
Stenografisk utskrift 7
Ordföranden Karin Svensson Smith (MP) 7
Katarina Areskoug Mascarenhas, EU-kommissionen 7
Mattias Landgren, Näringsdepartementet 10
Inge Vierth, VTI 12
Simon Posluk och Mikael Kyller, Transportstyrelsen 13
Maria Lönegård, Polismyndigheten 17
Katrina Björk och Pia Bergman, Skatteverket 18
Kicki Höök, Arbetsmiljöverket 21
Hans Ollongren, SAS 23
Charlotte Holmbergh Jacobsson, Norwegian 25
Martin Lindgren, Svensk Pilotförening 27
Lise Iderström, Unionen 28
Ulric Långberg, Sveriges Åkeriföretag 30
Lars Mikaelsson, Transportarbetareförbundet 32
Frågestund 33
Vice ordföranden Jessica Rosencrantz (M) 47
Bildpresentationer från utfrågningen 49

Program för trafikutskottets offentliga utfrågning om konkurrens på lika villkor inom luftfarts- och åkerinäringarna

Datum och tid: 19 oktober 2017 kl. 08.45–12.00
Plats: Förstakammarsalen

Inledning

8.45–8.50 Trafikutskottets ordförande Karin Svensson Smith (MP)

Nulägesbeskrivning och ramverk

8.50–9.00 *Kommissionens konkurrensfrämjande arbete med den europeiska luftfartsstrategin samt rörlighetspaketet*

Katarina Areskoug Mascarenhas, chef för EU-kommissionens representation i Sverige

9.00–9.10 *Erfarenheter från svensk sida i arbetet med framtagandet av den europeiska luftfartsstrategin samt rörlighetspaketet*

Mattias Landgren, statssekreterare vid Näringsdepartementet med ansvar för transport- och infrastrukturfrågor

9.10–9.17 *Den rådande konkurrenssituationen och dess inverkan på överflyttningar mellan olika transportslag*

Inge Vierth, utredningsledare vid VTI

Statens insatser för kontroll och tillsyn

9.17–9.31 *Transportstyrelsens marknadsövervakning av luftfarten samt företagskontroller av de tunga godstransporterna på väg*

Simon Posluk, enhetschef vid Transportstyrelsen (Luftfart)

Mikael Kyller, utredare vid Transportstyrelsen (Åkeri)

9.31–9.38 *Förutsättningar för polisens arbete med tillsyn och kontroller av de tunga godstransporterna på väg efter införandet av den nya polisorganisationen*

Maria Lönegård, polismästare vid Nationella operativa avdelningen (NOA), Polismyndigheten

9.38–9.48 *Användningen av olika modeller inom transportsektorn som påverkar skatteuttaget*

Katrina Björk, rikssamordnare för Skatteverkets granskning av utlandstransaktioner (Luftfart)

Pia Bergman, rikssamordnare för Skatteverkets granskning av organiserad brottslighet och svart arbetskraft (Åkeri)

9.48–9.55 *Myndighetssamverkan mot osund konkurrens i arbetslivet*

Kicki Höök, samordnare vid Arbetsmiljöverket för regeringsuppdraget om att under 2015–2018 förstärka den myndighetsgemensamma tillsynen av företag som bryter mot arbetsmiljöregelverket för att få konkurrensfördelar

9.55–10.15 ***PAUS***

Rådande konkurrenssituationen inom luftfart och åkeribranschen – berörda aktörers syn

10.15–10.29 *Den rådande konkurrenssituationen inom luftfarten – vad innebär den för möjligheterna till ett mer hållbart flygresande i framtiden?*

Hans Ollongren, ansvarig för samhällskontakter och luftfartspolitik inom SAS

Charlotte Holmbergh Jacobsson, chef för kommunikation och public affairs, Norwegian

10.29–10.43 *Den rådande konkurrenssituationen inom luftfarten – vad innebär den för piloter och kabinanställda?*

Martin Lindgren, ordförande i Svensk Pilotförening

Lise Iderström, central ombudsman vid Unionen

10.43–10.50 *Den rådande konkurrenssituationen inom åkeribranschen – vad innebär den för möjligheterna till mer hållbara godstransporter på väg?*

Ulric Långberg, branschchef vid Sveriges åkeriföretag

10.50–10.57 *Den rådande konkurrenssituationen – vad innebär den för arbetstagarna inom åkeribranschen?*

Lars Mikaelsson, förbundssekreterare vid Transportarbetareförbundet

10.57–11.55 ***Frågestund***

Avslutning

11.55–12.00 Trafikutskottets vice ordförande Jessica Rosencrantz (M)

Stenografisk utskrift

Ordföranden: Då är det dags att börja! Jag heter Karin Svensson Smith och är ordförande i riksdagens trafikutskott. Vi ska ha en offentlig utfrågning om konkurrensvillkor inom luftfarts- och åkerinäringarna, och eftersom vi har ett späckat program framför oss uppmanar jag alla att vara distinkta och hålla sig kort och precist så att vi hinner med hela programmet. Det gäller såväl politiska företrädare som inbjudna gäster.

Vad är då anledningen till att vi ordnar den här utfrågningen? Anledningen är att vi behöver ha gemensamma kunskaper. Visst har vi politiska skillnader, men vi ska kanske inte slåss om vad som är sanningar här utan i stället försöka ha ett större gemensamt underlag när vi sedan fattar våra beslut i trafikutskottet.

Vilka utmaningar är det som föranleder att vi ordnar utfrågningen? En utmaning som jag blev särskilt varse de två gångna dagarna när jag var på en konferens i Paris om hur transportnäringen ska kunna bidra till att uppnå Parisavtalet är ju hur åkerier och flygnäringarna ska kunna bidra till att temperaturökningen på jorden håller sig under 1 ½ grad. Det är en utmaning som heter duga – hur ska detta vara möjligt?

Det som kanske är ännu mer känt via medierna, åtminstone här i Sverige, handlar om arbetsvillkor. Hur ska man kunna skapa rättvisa och sjysta arbetsvillkor? Det finns också en ekonomisk utmaning i det här, för näringarna är ju kommersiella verksamheter. De måste gå ihop.

Då frågar man: Hur kan man tillgodose alla de här sakerna? Det är en frågeställning som ska belysas i dag.

Sedan har vi frågan om vem som har ansvar för att vi ska kunna uppnå det som vi vill, för det är möjligt att vi kan enas om vissa saker som vi tycker är rimliga. Vi från politiken har ju ett ansvar: Vi stiftar lagar och beslutar om skatter och anslag. Men vi har inte, och ska inte ha, hela den makt som behövs för att kunna lösa de här problemen. Näringarna i sig har ett eget ansvar. Jag skulle säga att alla som köper transporter eller åker med flyg också har ett ansvar att fråga efter rätt villkor och se till att de saker som är utlovade uppfylls så att man har en chans att välja rätt.

Vi har alltså ett gemensamt ansvar för det här. Med dessa ord vill jag inleda denna utfrågning.

Först på talarlistan har vi Katarina Areskoug Mascarenhas som är chef för EU-kommissionens representation i Sverige – detta är ju en fråga vi inte precis hanterar själva.

Katarina Areskoug Mascarenhas, EU-kommissionens representation i Sverige: Tack så mycket, fru ordförande, för möjligheten att redogöra för två förslag som vi har lagt fram på senare tid! Det ena rör vår luftfartsstrategi, och

det andra rör vårt rörlighetspaket gällande vägtransporter. Jag tänkte börja med luftfartsstrategin.

För att få en liten uppfattning om den utveckling som vi har haft under senare tid och också framtidsutsikterna har vi tagit fram lite statistik. Det är nämligen så att i år har den inre luftfartsmarknaden inom EU funnits i 25 år, och som ni ser har det varit en mycket stark utveckling. Antalet dagliga flyg har ökat från 10 000 till 25 000 på dessa 25 år, rutterna har gått från 2 700 till 7 400 och passagerartrafiken från 360 miljoner till 918 miljoner 2015.

EU står nu för ungefär 26 procent av den globala marknaden och stöder 9,3 miljoner arbetstillfällen; jag tror att det är ungefär 2 miljoner direkt och övriga vid olika underleverantörer och andra servicefunktioner.

Det är alltså en mycket stark utveckling, och utvecklingen under de kommande åren förutsätts också bli minst lika stark. Internationellt räknar man med att luftfartstrafiken ökar med 5 procent per år fram till 2030. Man kan dock se att tyngdpunkten kommer att skifta till Stillahavsregionen. Bara i den regionen, som kommer att vara ledande om 20 år, ser man alltså en tredubbling av rutterna internt.

Detta är väldigt positivt, för ökade flygförbindelser har en starkt positiv inverkan på ekonomisk tillväxt och på jobben. Men det sätter också press på ett antal saker, naturligtvis på infrastruktur och flygplatser, på vårt klimat, möjligheten att uppnå Parisavtalet som nämndes här, säkerhet, flygledning etcetera. Det behövs alltså verkligen en strategi.

Redan 2015 lade vi fram ett ramverk. Vi kom också mycket nyligen, den 8 juni, med ett nytt paket som innehåller fyra ingredienser som jag mycket kort ska nämna. Den här är, precis som ni ska diskutera i dag, väldigt inriktad på att främja konkurrensen.

Den första ingrediensen är ett förslag till förordning. I dag behandlas nämligen flygbolag när de flyger till och från EU likadant oavsett ursprung, alltså oavsett om det är europeiska bolag eller inte. Däremot är det inte alltid på samma sätt när europeiska flygbolag flyger utanför EU. Det här förslaget till förordning ger en möjlighet till EU-kommissionen att gå in och undersöka när europeiska flygbolag utanför EU behandlas på ett sätt som minskar konkurrensen och praxis motverkar möjligheterna för oss att få goda flygförbindelser. Då kan man också vidta finansiella och andra operationella åtgärder.

De andra handlar om riktlinjer för ägande och kontroll. I dag måste 50 procent av ett flygbolag ägas europeiskt om det ska etableras inom EU. Det föreslår vi inte att ändra på, men de här riktlinjerna ger ökade möjligheter att kontrollera att så verkligen är fallet och att man inte ska kunna kringgå dessa regler.

De tredje gäller riktlinjer för offentligt tillhandahållande av public service, alltså att staten kan gå in och garantera förbindelser på vissa rutter som inte har så goda flygförbindelser och där det heller inte är kommersiellt attraktivt för flygbolag att etablera sig. Det finns väldigt strikta villkor för detta i dag, men de tolkas lite olika och implementeras kanske inte alltid på rätt sätt. Därför finns det riktlinjer som klargör hur reglerna ska implementeras.

De sista gäller störningar i flygtrafiken. Inte minst avser vi ofta flygledarstrejker som då leder till att många flighter ställs in – 200 000 flighter har ställts in de senaste tio åren. Det här handlar inte på något sätt om att minska möjligheten att strejka utan om att se till att störningarna blir så små som möjligt, med exempel på god praxis.

Jag går från luftfarten snabbt över till vägtransporter. Här presenterade vi också ett paket den 31 maj i år. Bara för att nämna lite bakgrunden till det här paketet: Kommissionen har tio olika prioriteringar under mandatperioden 2014 – 2019, och det här paketet kan man säga verkligen berör fyra av dem: dels rättvisa och fördjupad inre marknad, i det här fallet för vägtransporter, dels den sociala pelaren med bättre skydd för arbetstagare och ingen social dumpning, vilket framför allt gäller förarna och lastbilschaufförerna. Det handlar också om att vara ledande i kampen mot klimatförändringar – verkligen en konsekvens av våra vägtransporter – och digitalisering.

I maj kom vi alltså med ett antal förslag som försöker hantera dessa utmaningar. Under rubriken ”Konkurrenskraftig och rättvis rörlighet” tar vi upp ett antal ganska heta frågor. Det handlar om att det finns ett antal oklara regler och frågeställningar där medlemsländer tillämpar nuvarande regler lite olika. Det gäller postlådeföretag, utstationeringsdirektivet, vila för förarna och cabotage.

Det här är ganska tekniskt komplicerat, men jag ska snabbt bara nämna vad vi föreslår. Vad gäller postlådeföretag ska detta inte vara acceptabelt, utan man måste också etablera sig där verksamheten bedrivs. Här krävs framför allt bättre samarbete mellan nationella myndigheter.

Vad gäller utstationeringsdirektivet, alltså när arbetskraft är tillfälligt stationerad i ett annat medlemsland, säger vi att det utstationeringsdirektiv som nu håller på att förhandlas också ska gälla inom åkeribranschen men med viss anpassning. Vi säger att en förare ska anses vara utstationerad om han spenderar minst tre dagar av en kalendermånad i ett annat medlemsland.

Vad gäller vila och boende har vi förslag på viss ökad flexibilitet vid internationella transporter och vad gäller cabotage lite förenklade regler.

Vad gäller nummer två här, rubriken ”Ren och hållbar rörlighet”, tar vi upp frågan om vägavgifter. Här är det upp till varje medlemsland huruvida man vill införa system för vägavgifter eller inte. Men om man gör det föreslår vi att det ska vara likartade regler för olika fordonskategorier i de olika medlemsländerna.

Så den tredje rubriken, ”Rörlighet över gränserna”. Det finns som sagt var olika system för vägtullar i olika medlemsländer, vilket kan göra det väldigt komplicerat när man ska köra genom flera länder. Då har vi ett förslag om att de här systemen ska kopplas ihop och göras kanske inte helt likartade men i alla fall förenliga med varandra så att det ska bli lättare för förarna.

Det var mycket kort en översikt av våra två förslag.

Ordföranden: Det var klart och precist! Vi går över till Mattias Landgren som är statssekreterare och ansvarig för de här frågorna i Regeringskansliet.

Mattias Landgren, Näringsdepartementet: Tack, fru ordförande, och tack även till utskottet för att ni har bjudit in till den här hearingen som är synnerligen angelägen och ett väldigt relevant topic.

Jag ska kort bara prata lite grann om vilka erfarenheter vi har haft från de här områdena. Låt mig börja med luftfarten. Som vi hörde presenterade kommissionen i december 2015 en luftfartsstrategi i Europa, vilken utgjorde en del av kommissionens luftfartspaket vars syfte är att förbättra konkurrenskraften hos EU:s luftfartssektorer.

Strategin innehåller tre huvudprinciper: att utnyttja tillväxtmarknaderna bland annat genom bättre marknadstillträde och lika villkor, att hantera begränsningar av tillväxten i luften och på marken och att upprätthålla den stränga säkerhets- och skyddsnorm som vi har i EU.

Låt mig reflektera över vilka erfarenheter vi har haft när det gäller framtagandet av just EU:s flygstrategi. Detta föregicks, som det alltid gör, av ett offentligt samråd där Sverige svarade på ett antal frågor om förbättrad konkurrenskraft hos EU:s luftfartssektor. Jag kan också konstatera att vi från regeringens sida hade prioriterat mål inför 2015 vad vi ville med EU. Det var att också förstärka de sociala villkoren, och vi kan konstatera att kommissionen har lyssnat på detta eftersom det finns särskilda skrivningar om att förbättra den sociala dialogen, vilket är ett grundfundament i förhållande till att uppnå konkurrensneutralitet.

Vi har från regeringens sida dessutom lanserat en flygstrategi som presenterades i januari 2017. Även den tar såklart sikte på EU:s strategi här, och där pekar vi på ett antal områden som kan bidra till att stärka den svenska konkurrenskraften inom flyget. Det handlar till exempel om att stärka Arlanda som ett nav och storflygplats och inte minst om inrättande av Arlandarådet. Det handlar också om att fortsätta verka för att arbeta med att en klausul om rättvis konkurrens tas in både i Sveriges bilaterala luftfartsavtal och i avtal på EU-nivå. Dessutom är det också ett väldigt starkt fokus på att vi behöver en forskningsstark och innovativ flygindustrination, vilket vi hoppas att vi är, och det vill vi fortsätta med.

Vi är också från svensk sida väldigt pådrivande i olika internationella forum för sund konkurrens inom flygbranschen. Inte minst Transportstyrelsen, som vi också har här i dag, deltar aktivt i relevanta arbetsgrupper inom ICAO och IASA samt under EU-kommissionen.

I dagsläget förhandlas förslaget om en ny EU-förordning om att stärka konkurrensen inom flyget. Det handlar bland annat om att kunna ingripa mot diskriminering eller offentligt stöd från ett tredjeland som otillbörligen gynnar tredjelandsbolag. Inställningen bland medlemsstaterna hittills är väldigt splittrad. De lite mindre medlemsländerna är kritiska till delar av paketet eller

kanske till och med hela paketet, och den kritiken gäller främst den påverkan förordningens tillämpning kan ha på medlemsstaternas bilaterala relationer.

Från svensk sida stöder vi övergripande förslaget om att säkra sunda konkurrensvillkor inom luftfartsområdet och en god tillgänglighet, även om det kan finnas vissa synpunkter på detaljer i förslaget. Vi bevakar dessa förhandlingar väldigt noggrant.

Då går jag över till mobilitetspaketet. Som vi hörde presenterade kommissionen detta den 31 maj i år, vilket var den första omgången av mobilitetspaketet. Det förväntas att kommissionen kommer att presentera ytterligare ett paket i en andra omgång, kanske till och med nu i november, och ett tredje och avslutande någon gång under andra kvartalet nästa år.

Målet, som vi hörde från kommissionen, är alltså att åstadkomma en välfungerande vägtransportmarknad för de kommande tio åren. Detta är ett påverkansarbete som Sverige och regeringen har på olika sätt, där man såklart har fört en dialog med kommissionen, precis som alla andra medlemsländer gör.

Kommissionen har varit väldigt noggrann med förankringsarbetet – till exempel arrangerade man den 29 oktober 2015 ett seminarium där man försökte diskutera de olika positionerna från respektive medlemsländer, och vi har sett åtskilliga konsultationer från kommissionens sida.

Vi kan konstatera att Sverige i början av 2017 gick med i en vägallians, en road alliance, med åtta andra medlemsstater. Mötet i Paris var på initiativ av fransmännen, och det fortsatte man med även nu efter att Macron har tillträtt. Tyskland är också en av huvudaktörerna i denna road alliance.

De inledande förhandlingarna i rådet behandlar frågan framför allt om tillträde till yrket och marknaden för godstransporter. Vi har också förhandlingar om sociala villkor kring kör- och vilotider samt färdskrivarna. På det generella planet är vi väldigt positiva, precis som kommissionen redogjorde för, till det här förslaget om åtgärder som försvårar för så kallade brevlådeföretag och att krav införs på att transportföretag har en fast etablering, det vill säga lokaler och personal, i den medlemsstat där företaget har sitt tillstånd för att utföra transporter.

Regeringens övergripande syn är att det är angeläget med en väldigt väl fungerande inre marknad, och rätten att utföra cabotagetransporter, vilka kan bli aktuella i samband med internationella transporter, måste vara av tillfällig natur. Detta är väldigt, väldigt viktigt.

Det är såklart väldigt viktigt att vi har rättvisa villkor för arbetstagarna. Då är det också positivt, så som förslaget är framlagt, att veckovilan inte ska få tillbringas i fordonet utan att den ska ske hemma eller i ett lämpligt boende som arbetsgivaren erbjuder. Det är dock inte helt optimalt att kommissionen lämnar ett förslag om att ordinarie veckovila kan komma att tas ut enbart var tredje gång mot dagens varannan. Där kan vi konstatera att det inte minst från svensk forsknings sida har visat sig att komprimerade scheman med många arbetsdagar till exempel för busschaufförer kan leda till en ökad trötthet och risk för olyckor. Det är en arbetsmiljöaspekt och inte minst en säkerhetsaspekt.

Förhandlingarna pågår nu, och de kommer att intensifieras. Från svensk sida följer vi dem väldigt noga och är väldigt aktiva. Vi kommer också, för att inte föregripa det, att ta upp detta vid nästa möte i trafikutskottet.

Ordföranden: Då är det dags att belysa situationen i konkurrensen mellan olika transportslag. Detta handlar ju delvis om konkurrens mellan företag inom olika branscher, men ska man lösa klimatproblemen måste man verkligen också se över konkurrensytorna mellan olika transportslag. För att belysa detta har vi bjudit in en forskare, Inge Vierth från VTI.

Inge Vierth, VTI: Jag ska ge en kort överblick, och jag börjar med persontransportmarknaden i Sverige.

[bild] Linjen visar en tillväxt på ungefär 1 procent per år sedan år 2000. Vad gäller andelen för de olika trafikslagen har andelen vägtransporter, som framför allt är biltransporter, minskat något från knappt 89 procent till knappt 87 procent, medan järnvägen har ökat andelen från 7,7 procent till 10,3 procent.

Sjöfarten och färjetrafiken var ganska konstant, och flyget, som det ska handla mer om i detalj senare i dag, har på ett ungefär behållit sin andel på en växande marknad. Det är alltså inrikesflyget.

Det ser lite annorlunda ut på godstransportmarknaden. Här har vi en jämnare fördelning. Vägtransporterna står för knappt 50 procent, och andelen har ökat sedan år 2000 på bekostnad av både järnväg och sjöfart.

Detta strider emot målen i EU:s vitbok som ju handlar om att flytta över de långväga godstransporterna – över 300 kilometer – till sjöfart, järnväg och transporter på inre vattenvägar. Men det finns olika förutsättningar i olika segment inom godstransportmarknaden. Det är en helt annan bild på de kortväga transporterna, och där är målsättningen att få miljövänligare lösningar för de transporter som framför allt går på väg.

Det finns olika förutsättningar i olika segment, och jag tänkte visa ett exempel från ett pågående arbete som vi har. Det gäller rundvirkestransporter i Sverige, och där hade järnvägen en andel på 24 procent år 2000. Andelen ökade kraftigt år 2005, och förklaringen var stormen Gudrun. Där skapade man förutsättningarna för järnvägsföretagen att bilda terminaler och bygga upp logistiksystem, och då ökade järnvägsandelen kraftigt, även sjöfartsandelen.

Vad jag tycker är mycket intressant är att järnvägsandelen stannat på en ganska hög nivå även när volymerna gick ned. När man hade byggt upp ett fungerande system kunde alltså järnvägen behålla andelarna.

Jag har sju minuter här, och detta är en sista bild som visar tonkilometer, eller transportarbete utfört i Sverige, med utländska lastbilar. Siffran är från Trafikanalys, och man har sagt mig att den ska tas med en nypa salt vad gäller de exakta siffrorna. Men andelen utländska lastbilar ökar i Sverige när det gäller utförande av transportarbete. De här siffrorna innehåller både import och

export, och en liten del är cabotage. Att siffrorna är lite osäkra beror på att inte alla länder har varit lika duktiga på att svara på enkäterna alla år.

Ordföranden: Vi går över på vad vi gör för att kontrollera så att saker och ting fungerar som de ska. Vi börjar med Transportstyrelsen och Simon Posluk.

Simon Posluk, Transportstyrelsen: God morgon allesammans! Simon Posluk heter jag och är enhetschef på Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning. Jag kommer att presentera delar av Transportstyrelsens arbete med marknadsövervakning, framför allt inom luftfart. Jag kommer också att redogöra för vilka frågor som vi arbetar med just nu.

Av Transportstyrelsens instruktion framgår att myndigheten ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och att verksamheten särskilt ska inriktas mot att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Vidare framgår att myndigheten också ska svara för frågor om villkor om marknadstillträde och konkurrensvillkor samt villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster.

Syftet med Transportstyrelsens marknadsövervakning är att verka för en väl fungerande och effektiv transportmarknad. Marknadsövervakningen har inte alltid en direkt påverkan på samma sätt som regler har, och därför syftar det ofta till att verka för att den här marknaden ska fungera på ett effektivt och väl fungerande sätt, i linje med det övergripande transportpolitiska målet.

Jag vill också nämna att syftet inte direkt är att arbeta med att undanröja eller motverka hinder. Detta faller inom ramen för konkurrenslagstiftningen och det arbete som Konkurrensverket gör. Jag ska dock säga att vi har ett väldig väl utvecklat samarbete med Konkurrensverket inom våra ansvarsområden.

Vad leder då det här till, väldigt kort? Internt leder det till att vi gör bättre beslutsunderlag i vår tillsyn och i vår tillståndsprövning. Detta bidrar till att vi har bredare och mer relevanta konsekvensanalyser i samband med vårt regelgivningsarbete, och det har också utvecklat vår förmåga att kunna avväga mellan de olika transportpolitiska målen när det uppstår målkonflikter, vilket det ofta gör.

Externt leder det till att vi får en förbättrad förmåga att föra en relevant och kvalitativ dialog med våra branscher, med näringen, och ett större förtroende uppstår i och med att vi förstår förutsättningarna för de olika näringarna. Vi kan också bistå vår bidragsgivare – regeringen – som expertmyndighet i nya frågeställningar, något som jag kommer att återkomma till alldeles strax, bland annat när det gäller sociala villkor, drönare med mera.

Något som är pågående just nu är flygbolag och nya affärsmodeller. Som en följd av att konkurrensen på flygmarknaden har hårdnat och flygbolagen ställs inför behovet av att ytterligare minska sina kostnader och anpassa sin verksamhet har det uppstått nya affärsmodeller med nya eller olika typer av anställningsformer samt olika sätt att organisera verksamheten. Ett flygbolag

kan exempelvis ha sin hemvist i ett land medan majoriteten av verksamheten bedrivs utanför licensieringsstaten, samtidigt som personalen anlitas via inhyrnings- och bemanningsföretag som är etablerade i ett tredjeland.

Vi har analyserat vad dessa nya affärsmodeller för med sig för olika problemområden och nya frågeställningar och även tittat på hur man skulle kunna hantera dessa problemområden och frågeställningar. En konkret åtgärd av det arbetet är den samverkansinsyn som vi från och med nu i oktober kommer att genomföra tillsammans med Arbetsmiljöverket och som riktar sig mot flygföretagen.

Frågan om nya flygbolag och nya affärsmodeller är också internationellt uppmärksammad, bland annat av den europeiska luftfartssäkerhetsbyrån IASA, luftfartens FN-organ ICAO och Europeiska kommissionen. Även där är Transportstyrelsen representant, på uppdrag av regeringen naturligtvis, och driver den svenska linjen.

Sociala villkor är också ett högaktuellt område inom luftfarten, där det pågår ett flertal olika initiativ. Det är en väldigt bred frågeställning och även den hanteras och diskuteras på många olika arenor.

På global nivå är detta bland annat en fråga för FN-organet ICAO på luftfartsområdet. Där är vi aktivt med och arbetar för att uppnå ett globalt avtal om marknadstillträde. Från Sveriges och Europas sida försöker vi få till klausuler och skrivningar för att säkerställa förutsättningar för rättvis konkurrens, sociala villkor och miljöskydd.

Vi har också utrett frågan som en del av vår marknadsövervakning. Detta har utmynnat i en rapport, *Nya affärsmodeller/sociala villkor inom luftfarten*. Det uppdrag vi har fått från regeringen är att som svensk målsättning arbeta för att stärka de sociala villkoren inom luftfarten. Som statssekreteraren nämnde tidigare är vi aktiva på ett antal olika arenor.

Transportstyrelsen upprättar en årlig tillgänglighetsanalys för ca 30 svenska destinationer. Vi analyserar förändringar i möjligheterna att ta sig från Europa till dessa 30 destinationer men även omvänt, att ta sig ut i Europa från dessa 30 flygplatser. Vi använder olika begrepp: tillgänglighet och åtkomlighet.

Vår senaste analys visar att både åtkomligheten och tillgängligheten med flyg inom Sverige har försämrats. Däremot har åtkomligheten och tillgängligheten med flyg internationellt ökat. Vidare ser vi att det är lättare att nå ut från Sverige än vad det är att ta sig till Sverige för en endagsförrättning.

Vi arbetar också med konkurrensfrågor inom flygtrafiktjänsten. Flygtrafiktjänsten är ett väldigt genomreglerat system. Vi arbetar med att försöka skapa förutsättningar för konkurrens i ett system som är väldigt reglerat men som ändå delvis är avreglerat och föremål för konkurrens.

Detsamma gäller fjärrstyrd flygtrafikledning, som är ett nytt teknikkoncept. Där är vi med och säkerställer att flygplatser inte blir inlåsta i olika tekniklösningar, utan att den nya teknik som växer fram är konkurrensneutral och även kan erbjuda möjligheter för andra aktörer att komma in.

När det gäller obemannade luftfartyg finns olika begrepp: RPAS, UAV, drönare. De används både civilt och militärt. Här tittar vi i ett tidigt skede på

rätten till infrastruktur. Det finns många områden där dessa obemannade luftfartyg kan användas, och det är viktigt att se vilken samhällsnytta tillgången till infrastrukturen ger. Ska det civila och kommersiella flyget alltid ha företräde, eller kan det finnas andra delar av infrastrukturen där andra samhällsviktiga områden ska kunna samsas?

Slutligen genomför vi just nu också en studie som gäller intermodala passagerartransporter. Finns det en marknad för sådana transporter? Om inte, varför? Kan det vara så som vi har indikationer på, att den tuffa konkurrensen hindrar utvecklingen av intermodalitet på resenärsområdet? Är det möjligt att hitta sätt att underlätta för en resenär att ta sig från A till B? Det är bland annat den typen av frågeställningar vi tittar på inom vår marknadsövervakning.

Mikael Kyller, Transportstyrelsen: Fru ordförande! Tack för inbjudan att komma hit och berätta lite om vår kontrollverksamhet gällande åkerinäringen.

Innan jag visar min första bild tänker jag, i anslutning till Simons översikt över vår marknadsövervakning, bara nämna ett mer konkret exempel på marknadsövervakning inom åkerinäringen, som utmärker sig lite och nästan får sägas vara unikt för Sverige. Det handlar om de så kallade tillståndsmätningarna, som vi genomför vart tredje år. Egentligen är det polisen som gör det stora jobbet genom att utifrån ett statistiskt urval stoppa godsekipage längs vägen och genomföra kontroller av förare, företag, fordon och last. Detta ger oss ett resultat när det gäller regelefterlevnaden inom en rad områden. Den senaste mätningen genomfördes 2015, och nästa sker alltså 2018.

Riskbaserad tillsyn är den första punkten. Den kontroll och tillsyn som enheten bedriver gentemot vägtransportföretag är ett av de redskap som myndigheten har för att skapa ett hållbart transportsystem. Tillsynen är främst inriktad på att nå hög regelefterlevnad, hög trafiksäkerhet, sund konkurrens och lika villkor samt sunda arbetsförhållanden.

Tillsynen är nästan uteslutande riskbaserad, vilket innebär att den riktas mot de företag som anses löpa störst risk att inte kunna bedriva sin verksamhet enligt de kriterier som lagstiftningen säger ska vara uppfyllda. Samtidigt kan man säga att den riskbaserade tillsynen handlar om att hela tiden lägga myndighetens resurser där de kan antas göra störst nytta, utifrån det uppdrag och de mål vi har för verksamheten.

En företagskontroll är en kontroll av hur företagen inom den svenska transportnäringen följer reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare och hur företagen lever upp till kraven på att planera arbetet och informera förare. En kontroll omfattar en period på två månader och oftast hela företagets transportverksamhet. Sverige har som krav att kontrollera 3 procent av alla arbetsdagar som utförs av de förare som omfattas av regelverket. Transportstyrelsen och polisen delar det ansvaret, vilket innebär att hälften av dagarna kontrolleras vid våra företagskontroller och hälften vid polisens vägkontroller.

Urvalet för företagskontroll görs i huvudsak utifrån erfarenheter från tidigare genomförda väg- och företagskontroller. Andra faktorer som kan påverka

urvalet är exempelvis överlast eller underrättelser från andra medlemsstater om svenska företag. När en företagskontroll är genomförd läggs eventuella överträdelser till företagets riskvärde. Riskvärdet minskar sedan under en treårsperiod innan det upphör.

Vår tillämpning utgår från de olika regelverk som finns för kör- och vilotider och färdskrivare. Vi tillämpar EU-kommissionens vägledningar och implementeringsbeslut. Utöver detta har vi tagit fram regeltillämpningar, men eftersom Transportstyrelsen är en förvaltningsmyndighet bestäms vår tillämpning i första hand av förvaltningsdomstolarna.

För att få transportera gods för annans räkning krävs ett nationellt tillstånd eller, för internationella transporter, ett så kallat gemenskapstillstånd. Kraven på en tillståndshavare gäller gott anseende, erforderligt yrkeskunnande och tillräckliga ekonomiska resurser. Kraven ska vara uppfyllda fortlöpande. Företag som inte lever upp till kraven kan tvingas byta ut trafikansvarig och/eller övrigt prövade personer i företagets ledning. Som yttersta åtgärd kan också tillståndet återkallas.

Transportstyrelsen underrättas om missförhållanden som kan leda till att tillstånd tillfälligt dras in eller återkallas, till exempel brott mot reglerna om kör- och vilotider. Vi kontrollerar också kontinuerligt om tillståndshavaren har till exempel obetalda skatter och avgifter. Vid en återkallelse beslutar vi om en olämplighetstid på lägst tre och högst fem år. Ett företag ska alltså inte kunna ge sig självt konkurrensfördelar genom att begå olika typer av brott, överträdelser eller fusk.

Att jag har med myndighetssamverkan som enskild punkt har att göra med att vår egen tillsyn är så kallad skrivbordstillsyn. Som myndighet är vi därför helt beroende av andra kontrollmyndigheter. Därför blir också myndighetssamverkan ett viktigt verktyg för att vi ska kunna bedriva vår verksamhet så effektivt som möjligt, men också för att effekten av såväl vårt som andra myndigheters arbete ska få så stor nytta som möjligt i förhållande till de mål vi har för transportpolitiken. I tillsynsverksamheten samverkar vi därför kontinuerligt med en rad andra myndigheter. Några exempel är polisen, Skatteverket, Ekobrottsmyndigheten, Kronofogden, Arbetsmiljöverket, Tullverket och Kustbevakningen. Vi jobbar också kontinuerligt med att utveckla den samverkan som sker.

Jag har här en bild som sammanfattar deluppdragen i det regeringsuppdrag som vi redovisade i maj i år. Det enda jag egentligen tänker kommentera är deluppdraget om att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotider, dels för att det har med våra företagskontroller att göra, dels för att detta är en verksamhet hos oss som har kritiserats för att vara väldigt fyrkantig och för att kanske också kunna slå fel på så sätt att medvetet fusk inte beivras tillräckligt.

I redovisningen föreslår vi ett förändrat sanktionssystem, där utgångspunkten har varit ökad flexibilitet, proportionalitet och en hög regelefterlevnad. Sanktionerna ska fortsatt vara effektiva, avskräckande och icke-diskriminerande. Förslagen handlar i huvudsak om en ökad differentiering av sanktionsbeloppen, men också om gradvis ökande sanktionsavgifter om fusket blir

grövre. Vi har förslag på ändrade max- och takbelopp, och vi har föreslagit en mer öppen oskälighetsbedömning. Det ska särskilt beaktas om överträdelsen saknar betydelse ur kontrollsynpunkt eller med hänsyn till syftet med bestämmelsen.

Maria Lönegård, Polismyndigheten: Tack så mycket, fru ordförande, för inbjudan till polisen att komma hit och berätta om vår tillsyn och kontroll inom yrkestrafiken!

Här på bilden ser vi hur den nya Polismyndigheten är organiserad sedan den 1 januari 2015. Jag har fokuserat på de poliser och bilinspektörer som jobbar med yrkestrafiken. I Region väst, Bergslagen, Region mitt och Stockholm leds kontroll och tillsyn av yrkestrafiken från en trafiksektion på regional nivå. I Region syd, Region öst och Region nord finns trafikgrupper på lokal nivå.

Det är ingen större skillnad när det gäller antal eller hur de som jobbar med yrkestrafiken är spridda geografiskt; det är ungefär som förut. Det som är lite annorlunda är att det inte är en enhetlig ledning och styrning, och de grupper som jobbar på lokal nivå löper naturligtvis en lite större risk att bli indragna i den vanliga ingripandeverksamheten och då tvingas bryta det planerade arbetet. En stor del av de kontroller vi gör längs vägarna är ett arbete som vi planerar för att uppfylla polisens åtagande.

När polisen arbetar med yrkestrafiken har vi naturligtvis trafiksäkerheten som främsta mål. Men vi vill också se en ökad regelefterlevnad så att det blir en sund konkurrens, och det ska naturligtvis råda trygghet för chaufförerna.

Under det senaste året har vi, för att möta alla våra krav, lagt om våra utbildningar som syftar till att få specialister inom trafikpolisen. Vi har även infört en ny utbildning inom tillståndskontrollen. Vi jobbar med att öka och uppgradera kunskaperna kring den tekniska kontrollen, för att möta EU-kraven. Det finns både poliser och bilinspektörer, men detta gäller de tekniska kontrollerna och bilinspektörernas kunskaper för att kunna göra detta.

Vidare bedriver vi ett intensivt arbete med Trafikverket för att uppfylla kraven på kontrollplatser runt om i Sverige. Detta är ett måste för att vi ska kunna utföra effektiva, bra kontroller. Det ska vara lätt att ta in fordonen, och det ska gå snabbt och effektivt.

Så till vårt budskap från polisen: Eftersom polisens arbete med tillsyn och kontroller av yrkestrafiken bara är ett av alla de uppdrag polisen har måste vi ha ett effektivt regelverk. När det gäller polisens arbete går hot mot demokratin och hot och våld mot människor alltid före.

Förutsättningen för att vi ska få önskad effekt av polisens arbete är att ha enkla regler; de måste gå att tillämpa. Vi ser problem med tillämpningen. Som Katarina sa tidigare är de tekniska reglerna kring detta komplicerade, och tolkningarna är inte ens lika mellan olika myndigheter. Det är väldigt otydligt, och det är svårt att hitta vissa delar. Ett exempel är beställaransvaret, där det för polisens del är svårt att veta hur vi ska utreda vidare för att lyckas.

Både polis och åklagare har också i uppdrag att göra utredningar processekonomiskt. Vi får inte lägga en massa resurser på utredningar som inte står i proportion till påföljden eller brottets allvarlighetsgrad. Ett exempel är när vi måste begära rättshjälp i andra länder. Vi kan inte skicka två utredare till Spanien för att leta upp ett åkeri och förhöra företrädarna för det när vi inte ens vet om det leder till framgång här i Sverige.

Polis och åklagare är alltså överens om att vi, så som det ser ut nu, måste gå mot sanktionsväxling när det gäller brotten i yrkestrafiken för att få ut denna effekt. Det måste vara enkelt, och det måste ske en snabb reaktion från samhället. Det får inte skickas runt och göras långa utredningar som sedan inte leder någonvart.

Detta är polisens och åklagarnas budskap till bland annat er i trafikutskottet: att se över regelverket så att det blir så enkelt som möjligt när vi tillämpar det. Då kan polisen göra det vi ska och i många delar jobba tillsammans med Transportstyrelsen med tillsyn av yrkestrafiken.

Ordföranden: Det var distinkt och klart. Vi har inte alla från justitieutskottet här, men vi tar till vara det som sagts.

Katrina Björk, Skatteverket: Jag arbetar för Skatteverket som rikssamordnare för den nationella insatsen utlandstransaktioner. Innan jag går in på vad vi specifikt gör där vill jag tala lite allmänt om Skatteverkets kontrollverksamhet.

Som ni säkert vet har vi flera uppdrag på Skatteverket, och ett är att motverka brottslighet. Verksamheten är därför indelad i flera olika områden. Ett är beskattning, och det handlar om att säkerställa att rätt skatt betalas. Skatteverket identifierar risker och koncentrerar därför sina resurser till olika kategorier. En kategori är avancerat skattefusk, som består av flera insatser, bland annat den som jag leder: insatsen utlandstransaktioner. En annan insats i samma kategori är grov ekonomisk brottslighet, som ni kommer att få höra min kollega Pia Bergman tala lite mer om.

Vårt uppdrag är alltså att identifiera och åtgärda internationellt och nationellt skattefusk för att bidra till att skydda den svenska skattebasen. Våra åtgärder när det gäller fel och fusk ska upplevas ligga på en hög nivå, och det ska finnas en hög upptäcktsrisk.

Vårt huvudfokus ligger på avancerade internationella transaktioner. Ni känner säkert till den så kallade Panamaläckan, som uppdagades under våren 2016 och väckte stort intresse både nationellt och internationellt. Detta är en av de högst prioriterade arbetsuppgifterna för denna insats. Det rör sig om åtgärder som kräver myndighetssamverkan, som många har talat om här i dag.

Vårt fokus ligger även på att tillämpa informationsutbyte med länder som förekommer i dessa identifierade upplägg. Det spelar ingen roll hur många avtal vi har – om vi inte tillämpar dem kommer vi ingenstans. I dag är ca 200 personer engagerade i denna insats, och vårt uppdrag avser fysiska personer och små och medelstora företag där det finns risk för skattefusk.

Ni vill förstås veta mer om Skatteverkets kontroll gällande luftfart. Inom insatsen har vi uppmärksammat att det förekommer att piloter genom olika upplägg har försökt undgå beskattning. Detta har även uppmärksammats av medierna. Det pågår ingen riktad kontroll av piloter på Skatteverket i dag, och ni undrar säkert varför. Är inte detta en bransch där det förekommer fusk? Jo, svarar jag, det gör det. Vi har uppmärksammat oredovisade inkomster. Det förekommer så kallad skenutvandring – piloter som har anmält att de utvandrat från Sverige, men när vi har påbörjat en utredning visar det sig att de är obegränsat skattskyldiga här i Sverige. Vi kan se att det förekommer både oavsiktliga och avsiktliga fel.

Då kan man fråga sig: Är skattefelet och fuskets omfattning bland piloter så betydande att vi behöver en riktad kontroll? Är det nödvändigt? Nej, det är det inte i dagsläget. Det pågår ett dagligt urvalsanalysarbete utifrån risk, i syfte att identifiera dem som är mest utredningsvärda. Inom insatsen förekommer det att vi uppmärksammar och granskar piloter utifrån det befintliga urval vi har i dag. Det kan röra sig om utlandsbetalningar och andra saker som vi har som urval, eller så hämtar vi in tredjemansuppgifter från banker eller andra finansiella institut eller andra myndigheter, som Transportstyrelsen.

Vi har kunnat konstatera att det förekommer att ett flygbolag finns i ett land, personalen bor i ett annat, piloterna är anställda i ett tredje och arbetar eller är stationerade i ett fjärde. För att minska risken för att beskattning inte sker i något land krävs internationellt samarbete mellan skattemyndigheterna i berörda länder. Ett sådant samarbete pågår.

Dessutom krävs andra åtgärder, som information. Denna bild visar ett exempel på nordisk samverkan. Detta är öppen och allmän information om beskattning; ni kan alla klicka er in och titta. Här tas endast nordiska skattefrågor för privatpersoner upp. Det finns till och med allmän information som riktar sig till flygande personal. Detta har utvecklats mellan skattemyndigheterna i samarbete med Nordiska ministerrådet. På Skatteverkets hemsida finns även tillgång till annan information som riktar sig till piloter.

Pia Bergman, Skatteverket: Även jag tackar för att jag får komma hit. Det är alltid intressant att få tala om vad vi sett och ser, vad vi gör och vad vi önskar, inte minst från er som jobbar politiskt.

Jag ska tala lite om åkerinäringen. Mitt jobb är att inom Skatteverket bland annat arbeta mot de företag som konkurrerar illegalt med till exempel obeskattad arbetskraft. På Skatteverket gör vi löpande uppföljningar och tittar på hur företagen upplever konkurrenssituationen. År 2013 fick vi ett i stora delar positivt besked från företagen. De upplevde att de olika regelförändringar och kontroller och det arbete som gjorts, både av er och av oss, hade lett till en positivare framtid för företagen. De flesta tyckte att konkurrenssituationen hade blivit bättre.

Men åkerier och transport stack ut. Det var den enda bransch som faktiskt sa att läget blivit sämre och att det blivit tuffare att konkurrera. För Skatteverket blev det då intressant att veta vad detta beror på. Är det en tuffare konkurrenssituation? Är det den fria rörligheten inom EU som har pressat priserna på olika sätt och medfört olika strukturella förändringar? Eller är det illegala upplägg, där Skatteverket ska gå in och agera?

Det vi såg när vi både tittade på kontroller och var ute och utredde och diskuterade med branschen var att det faktiskt fanns en hel del illegala upplägg. De hade något gemensamt: Man missbrukade den fria rörligheten och användandet av utländska företag och chaufförer, i väldigt stor utsträckning och på ett felaktigt sätt. Svenskar bildade bolag i andra länder för att köra här och gå under radarn. Här såg vi att vi kunde agera med hjälp av våra jurister och begära en lagändring.

Detta har vi gjort, och begäran lämnades in i våras. Det vi önskar är att utländska företag som jobbar åt svenska uppdragsgivare ska vara registrerade som arbetsgivare hos Skatteverket från dag ett. I dag går väldigt många av dessa under radarn – vi ser dem inte. De ska vara registrerade som arbetsgivare för att den anställda i företaget ska betala så kallad särskild inkomstskatt från dag ett. Det är en skatt som berättigar till en hel del men inte till pension, så den är lite lägre än den vanliga skatten. Detta harmoniserar med övriga Europa, vilket gör att vi inte behöver räkna ut skatten på 365 dagar; det finns undantag om man bara är här tillfälligt några dagar.

Vårt enda problem är att detta inte i dagsläget gäller egenföretagare. Vi ser därför att det, både inom transportnäringen och i andra branscher, inte minst byggbranschen, mer och mer blir ett upplägg som även rör egenföretagare.

Då kommer vi in på något annat, som både jag och myndigheten funderar lite grann över, även, tror jag, tillsammans med andra myndigheter och domstolar: skillnaden mellan att vara egenföretagare och anställd. Egentligen finns det klara direktiv i lagen: Man ska vara självständig, det ska vara varaktigt, och det ska finnas ett vinstsyfte – då är man näringsidkare.

Men vi har gjort det mycket enklare att starta företag. Den F-skatt som Skatteverket tilldelar ska vara enkel att få; man ska enkelt komma igång med sitt företag. De tidiga direktiven om att man skulle ha flera arbetsgivare gäller inte längre, utan nu handlar det mer om en avsikt att driva verksamheten.

Att driva ett eget företag och att vara anställd ser därför många gånger väldigt lika ut. Det gör att en myndighet som Skatteverket kan tilldela ett företag eller en företagare F-skatt och säga: Du är egen och driver företag och betalar dina skatter själv. En annan myndighet, som Arbetsmiljöverket, som kommer efter mig, kan samtidigt säga: Du jobbar under anställningsliknande förhållanden och är att betrakta som arbetstagare. Det visar sig i Arbetsdomstolen att någon som vi betraktar som företagare kan betraktas som arbetstagare.

Det blir naturligtvis råddigt för både myndigheter och företag att hålla reda på vad som är vad. Vi behöver alltså fundera över hur dessa gränser ser ut så vi vet om det är ett företag eller en anställd vi har att göra med. Ska vi ha olika

begrepp, eller ska vi ändra något? Vi måste nog se över detta lite så att det inte blir så förvirrande.

Det som står på min och myndighetens önskelista är ökad synlighet för utländska egenföretagare som är verksamma i Sverige. Vi har lämnat in för bemanningsföretag och andra företag som är verksamma, men det inkluderar inte egenföretagen. Där måste vi hitta en lösning.

Vi måste se över självständigheten för näringsidkare. I dag kan man jobba som företagare mot sin tidigare uppdragsgivare, sin tidigare arbetsgivare. Det kanske ska vara så, men var går då gränsen så att vi vet vad som är vad? Det faller in under olika juridiska krav beroende på vad man betraktas som. Vi måste alltså ha samma bedömning oavsett vilken myndighet det är som bedömer.

När det gäller F-skattsedeln, som vi som jag sa tidigare tilldelar den som har som avsikt att bedriva näringsverksamhet, ser vi inom både transportnäringen och andra näringar att det sker ett stort missbruk av detta.

När vi upptäcker missbruk, alltså att man skaffar sig F-skattsedel *utan* att ha som avsikt att bedriva näringsverksamhet – man har bara uppgett det – och den verkliga avsikten är att ställa ut osanna fakturor eller utföra bedrägerier eller det bakom företaget står en falsk identitet, då måste myndigheten få möjlighet att återkalla F-skattsedeln så snart som möjligt så att vi minskar bedrägerierna mot andra företag och mot andra myndigheter.

Ordföranden: Då tar vi det sista inlägget innan vi tar kaffepaus.

Kicki Höök, Arbetsmiljöverket: Hejsan, allihop! Jag måste också få tacka för förmånen att komma hit.

Jag har ett uppdrag att samordna Arbetsmiljöverkets arbete mot osund konkurrens i arbetslivet.

År 2015 fick myndigheten ett uppdrag att förstärka tillsynen av de företag som skaffade sig konkurrensfördelar genom att bryta mot arbetsmiljöregler. I detta skulle vi naturligtvis samverka med andra myndigheter. Vi fick också ett uppdrag att företräda Sverige i EU-forumet om odeklarerat arbete, även här i samverkan med andra myndigheter, samt ett tredje uppdrag att genomföra informationsinsatser med framför allt arbetsmarknadens parter.

Den här bilden ska illustrera hur vi har riggat arbetet med det här. Ni känner säkert igen myndighetssymbolerna överst.

Vi har alltså en samverkansgrupp med 12 myndigheter – en trettonde, Kronofogdemyndigheten, har varit med det sista halvåret. Det är Arbetsmiljöverket, Ekobrottsmyndigheten, Polismyndigheten, Migrationsverket, Länsstyrelsen Stockholm som har ett speciellt uppdrag kring människohandel, Arbetsförmedlingen, Upphandlingsmyndigheten, Försäkringskassan, Konkurrensverket, Transportstyrelsen – inte minst i de här frågorna – samt Skatteverket och Swedac.

På bildens högra sida ser ni arbetsmarknadens parter. Också dem har vi en dialog med på olika sätt. De är viktiga i arbetet mot osund konkurrens.

Nu i höst kommer vår myndighet att arbeta tillsammans med alla andra nordiska länders motsvarande myndigheter. Vi kommer att göra en nordisk insats när det gäller tillsyn och även kommunikation. Då kommer vi alltså att jobba över de nordiska gränserna.

Sedan har vi det europeiska forumet eller plattformen för odeklarerat arbete, där vi startade arbetet i maj förra året. Det är alltså nästan ett och ett halvt år som den plattformen har varit igång, och där ser vi verkligen att vi har samma problem och samma frågor i hela Europa.

Vi jobbar inom olika områden, som ni ser på den här bilden: samverkan, omvärldsbevakning och -analys, tillsyn, regler, information och stöd. Jag ska prata om tillsyn och myndighetsgemensamma team.

Vi har sedan årsskiftet kommit igång och startat fem regionala myndighetsgemensamma team i landet. Det är förstås ett utvecklingsarbete – vi är precis i en stapplande start, i en början. Fem till sju av de här myndigheterna samverkar för att kunna ge information men också bedriva tillsyn på fältet.

Jag tänkte visa några exempel på vilken tillsyn som har bedrivits det här första halvåret. Vi jobbar ju mot flera olika områden och har prioriterat bygg, transport – som har hög prioritet – och hotell och restaurang samt gröna näringar, alltså jordbruk och skogsbruk.

När det gäller transport är det mest Region Öst, som vi säger, alltså Stockholmsområdet som gjort insatser. Jag pratade med polisen här. Vi har gjort mycket mer i den regionen. Det här är inga specifika ärenden, utan det är en beskrivning av olika delar.

Vägtillsyn har vi hört om. Framför allt har det gällt leveranser av prefabricerade betongelement.

Vi har tittat på leveranser från partihallar. Jag kan nämna som exempel att vid en sådan kontroll upptäcktes att cirka hälften av alla fordon hade mer än 100 procent överlast vid ett enda tillfälle. Det är betydligt vanligare än man kan tro. Jag tror att det högsta som mättes var 480 procent mer än man hade rätt att transportera. Ni kan ju förstå att man tjänar pengar om man kör en gång i stället för fem gånger.

Vi har också tittat på transporter av bergmassor vid större byggen. Det har mycket varit insatser från Polisen *och* Arbetsmiljöverket. Också här har man mätt överlaster. En uppskattning är att från en enda grusgrop skedde det 300 transporter med överlast under en månad. Ni förstår hur stora massor man kan transportera på de här stora långtradarna. Om man räknar på ett år blir det många mycket tunga fordon som går på våra vägar.

Tillsyn vid hamnar har vi också gjort. Där har förutom de här myndigheterna också Tullverket och Kustbevakningen varit med.

Tillsyn av större flygbolag – jag tror att Simon nämnde det – är en insats som Arbetsmiljöverket i samarbete med Transportstyrelsen precis har påbörjat. Jag tror att det är sju eller åtta större bolag.

Övergripande har jag listat ett antal saker som vi har upptäckt vid de här kontrollerna, den här tillsynen. Det är överlaster, som jag beskrev. Det är bristande trafiksäkerhet i fordonen och bristande lastsäkring. Chaufförer brister i hantering av till exempel kemikalier. Det är brist på kunskap och kompetens – hur man ska lastsäkra och andra delar – och brott mot utstationeringsregler.

Ekonomisk brottslighet, fusk med färdskrivare, svart arbete, arbetstagare utan arbetstillstånd, falska id, arbetskraftsexploatering, människohandel, you name it – egentligen har vi bara skrapat på ytan med de inspektioner och kontroller som vi har gjort. Mycket av det som har kommit fram är det, som Pia säger, organiserad brottslighet bakom.

Den här bilden visar teamen, som vi kommer att fortsätta jobba med. Det jag vill peka på är att det är ett stort arbete. Det är inte bara att vara ute på kontroll utan också ett stort förarbete och mycket informationsutbyte av det vi kan informera om och till varandra. Det är också ett stort jobb efter sådana här tillsyner med ärendehantering, förundersökningar som har inletts, sanktionsavgifter och annat som naturligtvis ska hanteras på rätt och korrekt sätt.

En svårighet är sekretessutbyte. Vi som myndighet kan informera andra myndigheter om mycket, men till exempel Skatteverket har ju svårt att ge oss information eller förhandsinformation.

Sista bilden visar styrkor och behov. Varför bedriva tillsyn eller ha myndighetsgemensamma team?

Vi har olika uppdrag, men när vi kombinerar dem i gemensamma insatser kan vi liksom verka från olika håll. Till exempel kan polisen stoppa fordonet och vi undersöka. Polisen tittar på chauffören, och vi kan ställa krav på företagen. När vi gör det här samarbetet blir det väldigt effektivt att vi kan komma från olika håll, och det blir svårt för företag att komma undan.

Det vi känner som behov är att myndighetssamarbete måste bli en tydligare del av kärnuppdraget – både vårt uppdrag och andra myndigheters uppdrag – så att vi kan fortsätta jobba och har mandat att fortsätta utveckla det här.

I det här jobbet vi har gjort nu – det är egentligen ett par år vi har jobbat – ser vi att det absolut viktigaste för att kunna få någon effekt och något resultat är samverkan mellan myndigheter och andra aktörer.

Ordföranden: Då är det dags att fortsätta trafikutskottets offentliga utfrågning om konkurrenssituationen inom åkeri- och flygnäringarna.

Hans Ollongren, SAS: Fru ordförande, ärade ledamöter i utskottet, mina damer och herrar! Vi från SAS sida är naturligtvis väldigt glada över att få möjligheten att komma hit i dag till utfrågningen om konkurrens på lika villkor inom luftfartsnäringen.

Vi har i detta sammanhang blivit ombedda att ge vår syn på hållbarhetsaspekter kopplat till konkurrenssituationen. Låt mig först definiera ordet hållbarhet. Många gånger tänker man bara på miljöfrågan, men hållbarhet är i grunden mycket mer än miljö. Som vi ser det måste man i detta sammanhang

tala om ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Annars kommer ekvationen inte att gå ihop. Därför vill jag sätta alla dessa tre faktorer i mitt perspektiv på framtida hållbart flygresande kopplat till den rådande konkurrenssituationen.

Vi kan börja med ekonomi. Det är utan tvivel så att den europeiska flygbranschen har stora utmaningar i fråga om lönsamhet. Det har vi alla sett. Man kan givetvis se flera orsaker till detta. En av dem är att vi har en väldigt fragmenterad sektor som ännu inte har gått igenom den konsolidering som vi har sett i USA och som på sikt sannolikt är helt nödvändig.

I stort sett alla våra leverantörer av produkter och tjänster är monopol eller i bästa fall oligopol, vilket naturligtvis sätter press på lönsamheten. I Europa har vi skatter och avgifter som är bland världens högsta. Vi har dessutom ett regulatoriskt system med en omfattande detaljreglering av vår verksamhet som många gånger är onödigt kostnadsdrivande.

Vi konkurrerar med bolag från delar av världen – jag ska inte nämna vilka delar – där statliga stöd är helt legitima och mycket omfattande. Jag säger inte att vi ska avskaffa regleringar. Det är inte fråga om det, framför allt inte med tanke på att säkerhet är A och O i vår industri. Men jag konstaterar att den börda vi har i Europa är betydligt tyngre än den vi ser i resten av världen.

Sedan kommer vi till den sociala hållbarheten. Vi konstaterar att många flygbolag har utvecklat en fantastisk förmåga att skapa kreativa anställningsmodeller för sina flygande medarbetare. Grunden till detta finner vi i det faktum att vi inom EU har en helt fri rörlighet av arbetskraft, varor, tjänster och kapital. Det är naturligtvis alldeles utmärkt och väldigt positivt. Men samtidigt är det så att skatter och sociala avgifter inte har harmoniserats. Det innebär att det öppnar för möjligheter till olika former av kreativa lösningar.

Här tänker jag på bolag som skapar modeller för antingen falskt egenföretagande eller falska hemmabaser. Man lägger till rätta både för sig själv och sina uppdragstagare för att undvika skatte- och socialförsäkringslagstiftning. Det är självklart oerhört svårt att konkurrera på lika villkor med den typen av modeller. Här krävs det, enligt vår uppfattning, både politiska och administrativa lösningar. Vi kan själva identifiera ett antal EU-direktiv och förordningar som antingen måste respekteras bättre eller förändras för att säkra att europeiska flygbolag faktiskt kan konkurrera på lika villkor.

Jag tror att man måste konstatera att realiteten är att branschen nog har sprungit ifrån lagstiftarna. Här krävs krafttag, tror vi, både på nationell nivå och på EU-nivå.

Den tredje och sista aspekten som jag vill beröra är miljö och hållbarhet. Det är en fråga som debatteras oerhört hett i dessa flygskattetider. Det är ingen tvekan om att flygbranschen tar hållbarhetsfrågan på allra största allvar. I det sammanhanget kan jag säga att det inte heller är någon tvekan om att ni alla som är kunder kan flyga med gott samvete. Branschens alla aktörer – då talar jag om flygbolag, flygplatser, tillverkare av motorer och flygplan samt trafikledningsorganisationer – lägger i dagsläget ned oerhört stora resurser på sitt hållbarhetsarbete och på forskning och utveckling.

Vi i SAS har de senaste åren investerat, och kommer framöver att investera, i den absolut senaste tekniken vad gäller nya flygplan, som har en betydligt mindre miljöpåverkan än den föregående generationen. Det gäller både buller och utsläpp. Ett nytt medel- och kortdistansflygplan, som till exempel Airbus A320neo, ger upphov till ungefär 20–25 procent mindre CO_2-utsläpp än sina föregångare. Och inom två år kommer vi att ta i bruk ett av världens mest miljövänliga flygplan i form av Airbus A350 för våra långa linjer.

Vi spenderar mycket tid och energi på bränslebesparande tekniker och på att se till att våra flygplan till exempel har lättare inredning. Vi ser också till – det är kanske en liten sak i sammanhanget – att det vi serverar ombord har en ekologisk profil. Sedan arbetar vi mycket aktivt med att försöka få fram storskalig produktion av biobränslen. Än så länge kanske man kan säga: Ja, det är mest retorik. Men vi menar att detta är vägen framåt. Tekniken finns. Vad som saknas är aktörer som är beredda att producera produkterna till ett rimligt pris. Det tror vi väldigt mycket på för framtiden.

När jag nu har möjligheten vill jag säga att regeringens förslag om en flygskatt är både obegripligt och ologiskt. En svensk flygskatt försämrar vår konkurrenskraft i Sverige och kommer inte att leda till några miljövinster. Den kommer bara att resultera i att det kommer att ta ännu längre tid att få till stånd den nödvändiga omställning som krävs av flyget och som så många efterfrågar. Varför det? Jo, det är ganska självklart att det behövs betydande ekonomiska muskler för att klara av den omställningen, men genom denna skatt försämrar man våra möjligheter att investera i ny teknik och nya processer.

Flera debattörer har i sammanhanget påpekat att flyget ska stå för sina samhällsekonomiska kostnader. Det tycker jag är helt logiskt, och det gör vi redan. Men varför gäller inte detta järnvägen? Det kan man fråga sig.

Charlotte Holmbergh Jacobsson, Norwegian: Stort tack för att Norwegian har bjudits in i dag för att prata om hållbart flyg och om konkurrensen inom luftfarten!

Norwegian har gått från att vara ett litet inrikesbolag till att vara ett globalt flygbolag. Vi växer kraftigt och är i dag världens sjätte största lågprisbolag. Vi ser stora möjligheter i Sverige och vill gärna bidra till ökad tillgänglighet och ökad ekonomisk tillväxt. Med en beställning på flera hundra nya flygplan både kan och vill vi växa i Sverige. Men då krävs det att vi kan konkurrera på lika villkor.

Norwegian har ett globalt linjenät och trafikerar över 500 linjer till 150 destinationer. Överallt har vi lokalanställda som har konkurrenskraftiga löner och villkor. Vi förhåller oss till de lagar och regler som gäller i respektive land.

Alla vill ha ett mer hållbart flyg, men att försöka begränsa flygandet med en flygskatt är inte lösningen. Ett globalt problem ska lösas globalt, inte lokalt. Om vi ska satsa på storskalig produktion av biobränsle eller få fram andra alternativa bränslen krävs gemensamma insatser från både politiker och flygbranschen för ett mer hållbart flyg. Så som flygskatten är utformad gynnas de

flygbolag som har en gammal flygplansflotta, eftersom det kostar lika mycket att släppa ut mycket som att släppa ut lite. Det är alltså betydligt mer skattemässigt fördelaktigt att transportera få resenärer i 20 år gamla flygplan med stora utsläpp än att fylla nya plan.

En av de absolut viktigaste åtgärderna ett flygbolag kan vidta för att bidra till minskad klimatpåverkan är att investera i nya flygplan. Norwegians moderna flygplansflotta reducerar utsläppen med 30 procent jämfört med gamla flygplan.

Ge flygbolag incitament att investera i nya flygplan för att minska utsläppen! Det är en enorm skillnad på hur mycket gamla och nya flygplan släpper ut. Det har skett en stor teknikutveckling de senaste 15–20 åren, precis som i bilbranschen. Ju mindre man släpper ut, desto mindre bör man beskattas. Med en genomsnittsålder på 3,6 år har Norwegian en av världens yngsta flygplansflottor. Vi släpper därmed ut betydligt mindre än många andra flygbolag, där det är en högre genomsnittsålder.

Norwegian bidrar till ekonomisk tillväxt i Sverige, och vi vill gärna fortsätta att göra det. Vi har låtit ett analysföretag ta fram en rapport. Den visar att Norwegians resenärer spenderar miljarder i Sverige och bidrar till att tusentals nya jobb skapas. Rapporten baseras på den trafik som Norwegian har i Sverige i dag och visar de samhällsekonomiska konsekvenserna av utländska Norwegianresenärers bidrag till ökad konsumtion i Sverige. Rapporten visar att turister som reser till Sverige med Norwegian bidrar till en ökad omsättning på hela 6,5 miljarder kronor per år. För näringsliv och investeringar är direktlinjer avgörande.

Vi vill gärna mångdubbla dessa siffror med ökad tillgänglighet och fler direktlinjer, men då krävs att flygbolag i Sverige kan konkurrera på lika villkor.

Sverige skulle vinna mycket på en flygmarknad med lika konkurrensvillkor, där alla flygbolag ges samma förutsättningar. I dag råder det inte lika konkurrensvillkor. Det förlorar Sverige på i form av färre turister och minskad ekonomisk tillväxt. Ge alla flygbolag samma möjligheter att verka och växa i Sverige! Svenska myndigheter måste aktivt arbeta för att flygbolag ska behandlas lika, så att fler aktörer kan bidra till ökad tillgänglighet och därmed ökad ekonomisk tillväxt i Sverige. De bör säkerställa att överflygningsrättigheter förhandlas fram. Gamla avtal som reglerar trafikrättigheter behöver moderniseras för att passa dagens verklighet.

Varför är det till exempel endast ett flygbolag i Skandinavien som får flyga österut över Ryssland till viktiga marknader som Kina och Japan? Medelklassen i Kina växer, och den vill resa. Det finns därför stora möjligheter för Sverige att ta del av de stora turistströmmarna. Vi som lågprisbolag vet att låga priser och direktlinjer skapar ökad reslust. Vill Sverige ta del av de stora turistströmmarna? I så fall måste man se till att flygbolag som vill verka och växa i Sverige får samma möjligheter och kan konkurrera på lika villkor.

Norwegian vill gärna bidra till ökad tillgänglighet i Sverige och har möjligheten att göra det. De röda linjerna på bilden visar den trafik vi har i dag från Stockholm. De blå linjerna visar linjer som vi tittar på och som vi gärna skulle

vilja lansera. Ökad tillgänglighet bidrar positivt till hela Sveriges välfärd i form av ökad ekonomisk tillväxt, ökad turism och fler jobb.

Martin Lindgren, Svensk Pilotförening: Fru ordförande! Jag är ordförande i Svensk Pilotförening. Svensk Pilotförening organiserar i dag omkring 1 200 yrkesaktiva piloter i Sverige av de ca 1 600 piloter som är verksamma i Sverige. Utöver fackligt arbete bedriver vi flygsäkerhetsarbete genom flygsäkerhetskommittén och vårt engagemang i internationella sammanslutningar, som European Cockpit Association och International Federation of Air Line Pilots' Associations.

När någon frågar mig varför situationen för piloter i Europa i dag skulle vara så illa som vi vill beskriva den brukar det ta betydligt längre tid än sju minuter att förklara. Men det största problemet för piloter i dag är atypiska anställningsformer. Med det menar vi anställningsformer som inte är en direkt tillsvidareanställning i det flygbolag som man arbetar för. Det är ett fenomen som breder ut sig i Europa och som ökar kraftigt år för år.

Exempel på sådana anställningar kan vara egenföretagande och bemanningsföretag i olika former, legitima sådana med kollektivavtal och rena brevlådeföretag som inte alls har någon särskild legitimitet. Det finns också en förekomst av så kallad pay to fly i Europa i dag, vilket innebär att piloten i stället för att få betalt för att arbeta betalar till flygbolaget för förmånen att få arbeta ombord på deras flygplan.

Oftast innebär anställning i någon av dessa former att arbetsgivaransvaret helt försvinner, att skatter och sociala avgifter inte betalas eller inte betalas på rätt sätt, ett direkt eller indirekt förbud mot att organisera sig och att arbetstagares rättigheter, som normalt finns för arbetstagare i Europa, helt försvinner.

I en rapport från universitetet i Gent från 2015 konstaterades att en av sex piloter i Europa saknar en tillsvidareanställning i det flygbolag man arbetar för. 40 procent av piloterna under 30 år och närmast hälften av piloterna i lågprissektorn saknar den tryggheten. Den vanligaste formen var så kallat egenföretagande eller falskt egenföretagande. Därefter var det bemanningsföretag. Även pay to fly, som jag nämnde, förekommer i rapporten.

När det gäller egenföretagande är det i princip endast ett sätt för flygbolaget att undkomma arbetsgivaransvar. Flygbolaget distanserar sig från piloten genom att lägga flera lager av bolag mellan sig och piloten. Därmed har man ingen form av arbetstrygghet. Men fördelning och ledning av arbetet utgår till 100 procent från flygbolaget.

Avsaknad av anställning innebär avsaknad av arbetsrättslig lagstiftning, avsaknad av sjuklön och andra förmåner samt oklarhet kring skatter och sociala avgifter. För många piloter är det ett krav att lära sig skatteregler i ett flertal EU-länder när de skickas runt till olika baser under korta tidsperioder.

Konkurrens från tredjeland har berörts av SAS. Europeiska flygbolag får allt svårare att konkurrera på den internationella marknaden. De senaste åren är det främst tre bolag från Mellanöstern som kraftigt ökat trafiken till och från

Europa. Det är statsstödda bolag från diktaturer vid Persiska viken som underminerar möjligheterna för europeiska bolag att bedriva verksamhet och på sikt hotar tiotusentals, om inte hundratusentals, arbetstillfällen i Europa.

Med omkring 370 miljarder kronor i statsstöd under de senaste tio åren har Emirates, Qatar och Etihad kunnat erbjuda billiga flygbiljetter i fråga om en premiumprodukt, som europeiska bolag inte kan konkurrera med.

Även wet lease in från tredjeland är ett problem, framför allt för arbetstagare i Europa. Det visade sig inte minst under sommaren när kabinanställda vid British Airways gick ut i en laglig konflikt. De motverkades genom att man hyrde in flygplan och besättningar från Qatar Airways för att mildra effekterna av strejken.

Vad gäller arbetsmiljö och hälsa blir situationen alltmer pressad för flygande personal i Europa. Nya arbetstidsregler trädde i kraft 2016, efter ett beslut 2013, trots att vetenskapliga rön och forskning pekade på att dessa flygsäkerhetsmässigt var undermåliga. Sedan dess har piloter och kabinpersonal i Europa som inte skyddas av kollektivavtal erfarit effekterna av det nya regelverket. Trötthet och utmattning ökar, och incidenter inträffar när piloter begår misstag efter långa arbetsdagar och arbetsveckor.

Pressade arbetsvillkor i kombination med undermålig arbetsmiljö och stort ansvar leder till att allt fler piloter tappar förtroende för flygsäkerhetsarbetet i luftfarten. I en studie som genomförts av Karolinska Institutet kan graverande uppgifter om piloters förhållande till säkerhetsarbete och om piloters hälsa finnas – det gäller i synnerhet piloter vars arbetsvillkor sticker ut som sämre än genomsnittet. Psykisk ohälsa, som depression, suicidala tankar, ångest, oro och andra problem, förekommer i större utsträckning bland de piloter som har sämre villkor än bland befolkningen i övrigt.

Men det finns en vilja till förändring, både i Europa och i Sverige, både bland medlemsländerna och i Europaparlamentet. Här måste Sverige fortsätta att bedriva aktivt arbete, främst inom ministerrådet, och påverka kommissionen att komma fram till lösningar för arbetstagare i luftfarten. Vi måste stärka skyddet för mobila arbetstagare. Tillsvidareanställning ska vara normen för flygande personal, och ett totalförbud mot så kallad pay to fly måste införas.

Lise Iderström, Unionen: Fru ordförande! Jag är här i dag som ersättare för Marina Åman, andre vice ordförande i Unionen. Marina har tyvärr blivit sjuk. Jag är central ombudsman i Unionen och ansvarar för kollektivavtalet för kabinpersonal i Sverige.

De senaste decennierna har flygbranschen genomgått stora förändringar i Sverige, precis som i övriga världen. Som Martin Lindgren nyligen beskrivit har lågprisföretag hittat luckor i regelverket som har gjort det möjligt att tjäna pengar genom att dumpa villkoren för dem som jobbar. Framför allt Ryanair har drivit på den utvecklingen i Europa. Nu ser vi att de etablerade flygbolagen

allt oftare faller in i samma sätt att hantera sin personal i sina försök att pressa kostnaderna.

Flygtrafiken inom EU ökade med ungefär 3 procent per år mellan åren 1995 och 2013 – och precis som vi har hört tidigare i dag väntas den trafiken att öka mer framöver. Under samma period ökade inte antalet anställd flygpersonal. På vissa områden minskade den till och med. Bara mellan 2000 och 2013 ökade arbetsbelastningen för flygpersonal inom EU med 43 procent, räknat på antal passagerare per anställd. Det finns inget som tyder på att utvecklingen har avstannat de senaste åren – tvärtom.

Det som en gång var ett statusjobb präglas i dag av en hård arbetsmiljö och alltmer pressade arbetsvillkor. Bolagen är extremt slimmade. Som en följd av pressade tidsscheman är förseningar vanliga. Det finns helt enkelt inga marginaler. Regelverket medger 14-timmarspass flera gånger i veckan, och sådana schemaläggningar blir allt vanligare. En del flygbolag sparar in på standbypersonal, med konsekvensen att de jagar kabinpersonal på deras lediga dagar via deras privata mobiler eller, i enstaka fall, till och med barnens mobiler.

Internationellt ser det inte bättre ut. Martin nämnde flygstrejken på British Airways – den gällde mixed fleet – i somras. Där hade kabinpersonalen mycket låga fasta löner, vilket gjorde att de inte hade råd att sjukskriva sig. De fick matavdrag från de låga fasta lönerna om de valde så kallad crew-mat, vilket gjorde att många i stället valde att ta med sig pulversoppor. Det hände ett par gånger att kabinpersonal svimmade av hunger i kabinen.

Den dom som Europadomstolen nyligen fastslog mot Ryanair – den innebär att arbetsrättsliga tvister ska avgöras i domstolen i det land där flygpersonalen vanligtvis utför sitt dagliga arbete och inte i Irland, där Ryanair är registrerat – är ett stort steg framåt. Men det räcker inte på långa vägar. Easa uppskattar att minst 50 procent av flygbolagen i EU:s medlemsländer bryter mot arbetstidsreglerna för flyget.

Villkorsshopping är möjligt eftersom EU:s regelverk på sina ställen fortfarande är otydligt och öppnar för missbruk. Kabinpersonal som startar och landar i ett land omfattas inte nödvändigtvis av det landets arbetsrättsliga lagstiftning, eftersom de är inhyrda via bemanningsföretag eller felaktigt klassas som egenföretagare.

Flygbolags ökande användning av inhyrd kabinpersonal från egna bemanningsföretag, som allt fler bolag använder sig av, är ett riskmoment i sig. De säkerhetsrapporter som flygande personal i vanliga fall ska rapportera till sina arbetsgivare rapporteras i det här fallet till det inhyrande flygbolaget, som äger deras arbetsgivare, som sedan ska rapportera detta vidare till tillsynsmyndigheten. Rapporterna riskerar därmed att färgas av såväl de anställda som deras arbetsgivares förhållande till det så kallade kundföretaget.

Sambandet mellan arbetsvillkor och säkerheten ombord på flygplanen är med andra ord viktigt att arbeta vidare med. Det är viktigt att titta på säkerhetskulturen inom flygbranschen och inte bara på rapporterade incidenter.

Unionen medverkar nu i ett projekt som handlar om fair aviation, med ETF, European Transport Workers' Federation, för att titta närmare på sambandet

mellan arbetsvillkor för kabinpersonal och flygsäkerhet. Vi har tidigare hört om KI-studien, där man studerat detsamma när det gäller piloter.

Sverige behöver säkerställa att frågan om social dumpning och villkorsshopping inom flyget prioriteras i EU och ICAO för att motverka en fortsatt urholkning av de kabinanställdas arbetsvillkor. Alltför ofta nedprioriteras nämligen just arbetsvillkoren för de anställda som en del av sund konkurrens av såväl EU-kommissionen som ICAO. Vi välkomnar därför Näringsdepartementets ambition att värna en välfungerande inre marknad och skäliga arbetsvillkor och Transportstyrelsens arbete för att sätta fokus på sociala villkor i internationella organ, som ICAO.

Ulric Långberg, Sveriges Åkeriföretag: Fru ordförande! Jag har enormt mycket att säga. Jag har åtta flygande minuter på mig. Jag ska prata mycket fort, så nu gäller det att hänga med. Det kommer att komma enormt mycket fakta.

Jag ska prata om att hållbarheten måste bli synlig. Då måste vissa åtgärder till, och då är det viktigt att vi tänker till och gör rätt. Men jag måste sätta det i ett sammanhang så att vi inte bara dyker in och pratar om åtgärder.

Vi kan titta på hur åkerinäringen mår. En färsk nyckeltalsundersökning visar att åkerierna faktiskt följer konjunkturen. Byggboom spiller över till flera segment. Vi ser att det historiskt sett finns ekonomisk utveckling när det gäller sådana som håller på med specialverksamhet. Men vi ser mycket positivt i denna rapport. Det finns orosmoln när det gäller skogstransportörer och tank- och bulktransporter.

Vi ser att en ökad godsmängd under 2016 hamnade på utländska fordon – det stämmer med vad VTI sa. Det skedde en ökning av godsmängden mellan 2009 och 2016, som vi mätte, och den hamnade på utländska bilar. Vårt arbete är alltså att köra upp till 30 mil. Det gick från 70 procent till 90 procent. Det är anmärkningsvärt: En ökad godsmängd rår vi inte på. Men vi blir alltmer regionala.

Vi vill också peka på alternativ. Det är därför vi pratar om hållbarhet och fair transport. Vi vill synliggöra de goda valen, så att våra kunder köper hållbara transporter. Då får vi också en chans att synliggöra det som faktiskt inte är hållbart. Nu har till och med Norge lanserat fair transport. Det finns alltså alternativ där hållbara val av transportörer blir synliga. Det är oerhört viktigt för oss att vi började med kännetecknen och sedan namnet.

Jag ska nämna lite grov statistik – detta stämmer med VTI. 80 procent av transportarbetet i Sverige sker med svenska åkerier – då blir det att man ser på hela landet. Det innehåller renhållning, grustransporter och vad vi än tittar på. 20 procent är internationell logistik med delar av tillfälligt cabotage i Sverige. Det ser oerhört torrt ut när man ser det så här. Men står vi i Ljungby eller på E6:an får vi en känsla av att det är helt annorlunda, nästan omvänt. 50 procent av bilarna på E4:an är, när vi mäter, utländska.

Man kan lite torrt säga: I huvudsak är det fjärrtrafiken som är mest ansatt. Det är ungefär en fjärdedel av åkerinäringen. Den är mycket hårt ansatt. Andra sektorer gäller byggelement och vindkraftverk. Man hittar lite kryphål runt kombidirektivet och kallar det för både det ena och det andra. Sedan är man här och kör.

Vi ser effekterna av nya krav när det gäller utstationering. Det är mycket viktigt att man kommer till rätta med detta. Vi har fått en hel del positiv input i fråga om det. Vi ser att löneskillnaden är den absolut största skillnaden i utländsk konkurrens. Det har vi svårast att möta.

Vi ser att det är för lite statistik över kontroller på väg för att utgöra underlag. Vi har jobbat ihop med Transportstyrelsen för att försöka få fram längre tid än 24 timmar. Transportstyrelsen anser att det är ett för litet underlag. Jag kan säga att det beror på att det är för få kontroller. Säger man att 33 eller 44 tillfällen är ett för litet underlag säger jag att antalet kontroller är för litet. Att det bara skulle vara 44 exempel på olagligt cabotage i Sverige ter sig nästan patetiskt.

Det saknas tillgång till fordonsregister inom EU där det går att se var ett fordon är registrerat. Vi ser nu att det dyker upp fordon som faktiskt inte ens är godkända i de länder som de har en nummerskylt från. Utpräglat svenska lastbilar, om jag får säga så, kan ha en nummerskylt från ett östland. Det är en gåta, kan vän av ordning tycka.

Svenska fordon lastar mer vikt och volym än utländska. Trots det saknar vi prismässig konkurrenskraft. Det är här man börjar fundera på hållbarheten. Det är så billigt att man hellre tar ett gäng dragbilar än effektiva 64-tonnare på 25,25 meter i Sverige.

Vi saknar prismässig konkurrenskraft.

Så har vi detta med kontroller på väg. Polisen visade oss sina olika områden, men de gav ingen siffra på hur många kontroller som genomförs. Vi ser att kontrollerna av tunga lastbilar minskar betänkligt. Jag frågade runt hos några åkare i förra veckan – en hade blivit stoppad i en kontroll för några månader sedan, men en av dem hade inte blivit kontrollerad de senaste fyra åren. Vi hör alltmer sällan att folk blir kontrollerade. Antalet poliser med behörighet minskar oroväckande. Vi hörde nyss att de lätt tas till andra uppgifter än trafikövervakning. Direktiven vid kontrollerna handlar mycket om kör- och vilotider. Vi har fått signaler om att vi behöver utöka direktiven, så att man också kontrollerar cabotage- och kombitransporter.

Vi tycker att det är bra att det har kommit ny lagstiftning med krav på dokument och möjlighet till klampning. Vi måste ha krav på färdskrivare och dubbla förarkort. Det måste löna sig att göra rätt, och det ska vara svårt att komma undan med fusk. Vi stöder fullt ut ambitionen med ett regelverk som är lätt att följa. Det ska vara svårt att fuska.

Låt mig sammanfatta. Det finns ett förklarligt inslag av internationell trafik på våra vägar. Vår import är större än vår export. Det är logik. Omfattningen av dem som blir kvar beror på hur finmaskigt nät vi har. Det måste löna sig att göra rätt, så att det är schysta transporter som köps.

Trafikutskottets utredning från 2002 innehåller 13 viktiga punkter. Vi ser att några av dem börjar tas upp i myndigheterna, men det går lite för sakta. Vi önskar att vi hittar ett lite bättre tempo i detta. Sedan har vi vår del i detta med fair transport – åkerinäringen måste ta sig själv i kragen. Vi väntar på de övriga tolv punkterna. Det är en mycket bra rapport.

Det är avgörande att kontroller på väg sker. Vi har förväntningar på de sju regeringsuppdragen. Motsägelsen ligger i att det är en framtidsbransch, men det fattas ca 4 000–5 000 förare årligen. Vi har en problematik med attraktiviteten i branschen. Man känner sig jagad, och det råder en sjaskig stämning. Vi behöver visa att detta är en framtidsbransch. Godsmängderna ökar framöver, och det är viktigt med motiverade förare.

Lars Mikaelsson, Transportarbetareförbundet: Jag heter Lars Mikaelsson och är yrkesförare, numera utlånad som förbundssekreterare i Transportarbetareförbundet. Jag ska ta upp den rådande konkurrenssituationen och vad den innebär för arbetstagarna i åkeribranschen.

Våra stolta yrkesförare känner stor frustration över myndigheternas oförmåga att hantera den oseriösa konkurrensen från åkeriföretag som fuskar eller överutnyttjar hål i lagstiftningen på så sätt att de konkurrerar ut våra inhemska företag eller för den delen också utländska företag, om de inte följer den svenska modellen vad gäller anställningsvillkor och till exempel löner, semester med mera.

På vägarna i Sverige möter våra chaufförer kollegor som mer eller mindre bor på heltid i lastbilarna som livegna chaufförer. Många gånger har de varken material eller kunskap om lastsäkring, och har de det är det inte säkert att de får sig tilldelad arbetstid att utföra den på ett gott sätt av sina transportplanerare, som ofta finns i deras hemländer.

På uppställningsplatserna ser förarna lastbilar med hårt blankslitna däck och ytterst tveksamma fordonskombinationer för att verka på vägarna i Sverige under vinterhalvåret. Våra medlemmar ser att deras arbetsgivare får konkurrens på uppdragen av företag som inte har vare sig lämpliga ekipage eller förare som kan leva på sin lön i Sverige.

Under polisens trafiksäkerhetsvecka med fokus på yrkestrafiken i förra veckan hade polisen inte särskilt svårt att sysselsätta sig. Det var fusk med vilotider, fusk med överlastning, olaga cabotage och mycket annat. Det är uppenbart att fusk och slarv är utbrett.

Våra medlemmar tycker att alla i åkeribranschen ska bli kontrollerade oftare, oavsett om det tar längre tid att lagföra en lastbil med förare från ett annat land. Våra medlemmars inställning i den frågan är ett rejält trendbrott mot hur det såg ut i Sverige för 20 år sedan. Vi tycker att det är bedrövligt att trafikpoliser och trafikinspektörer under alla andra veckor under året ska behöva prioritera annat jobb.

Många gånger känner sig våra medlemmar också så pressade att de är beredda att kompromissa när det gäller säkerheten. När det gäller transporter till

byggen i Stockholm är arbetstiderna för chaufförerna så pressade att minsta försening kan utlösa en mindre lyckad lastsäkring, som ni ser på bilden här. Att säkra lasten med för transporten avsedda lastsäkringsverktyg kan ta en timme ungefär. Följden blir många gånger att föraren sätter färdskrivaren på rast fast man egentligen lastar fordonet.

Om en chaufför kommer sent och bygget eller den mottagande industrin har stängt godsmottagningen, blir chauffören ofta stående med ekipaget utanför på gatan över natten. Detta får till följd att man inte kommer hem till social samvaro på kvällen och kanske inte heller i slutet av veckan, då hela transportplaneringen för veckan blir förskjuten. Att leva och bo i en liten lastbilshytt, utan toalett och rinnande vatten, är för våra medlemmar en realitet i 2017 års Sverige. Ni kan säkert också få uppleva detta någon dag eller natt om ni kontaktar något av era lokala åkeriföretag. De kan ha någon gammal bil stående med en uttjänt sovbrits. Jag tror nog att de flesta av er skulle föredra ett hotellrum. Den möjligheten erbjuds nog aldrig våra medlemmar.

Men det är inte ens säkert att man får sova på natten. Transporterna räknas ut för att köra så långt och effektivt som möjligt. Att sova i en gungande lastbilshytt – den gungar för att det kommer vinddrag från andra lastbilar – på dagen på en för kort rastplats någonstans i vårt land är också en realitet för många av våra medlemmar.

Det ekonomiska tryck som läggs på åkeriföretagen skapas av transportörer som har ett helt annat kostnadsläge vad gäller ersättning till föraren. En del av dem betalar *kanske* skatt i andra länder. Detta ger transportbranschen bortskämda transportköpare, och det kan kanske förklara varför näringslivet inte tycker om en lagstiftning med ett tvingande beställaransvar.

Snart kommer en dåligt surrad godstransport att skada någon i trafiken. Tillbud har redan inträffat. Då kommer föraren att få bära hela skulden, för föraren är den sista och svagaste länken i transportörskedjan. Trots detta är det branscherna som har tvingat fram den ohållbara situationen genom en konkurrens som inte kan garantera våra medlemmars eller övriga trafikanters säkerhet.

Ett beställaransvar som tvingar godstransportköparen att betala rimlig ersättning till åkerierna och en lagstiftning som skyddar arbetstagarnas sociala villkor är det minsta våra medlemmar kräver av Sverige 2017. För övrigt: En vinterdäckslag ger våra medlemmar en tryggare tillvaro. Det gynnar även andra medtrafikanter, och det skyddar utländska förare från att behöva vara i Sverige med fordonsekipage med undermåliga däck.

Förmodligen har denna lagstiftning större inverkan på våra utländska kollegors vardag än för de flesta av våra medlemmar. De kör nämligen fordon med riktiga däck på än så länge.

Ordföranden: Tack för detta! Då är det dags för frågestund. Jag vill uppmana alla att hålla både frågor och svar korta.

Leif Pettersson (S): Fru ordförande! Vi har från riksdag och regering under ett antal år fattat beslut om åtgärder som syftar till en sundare konkurrens inom åkeribranschen. Jag tänker exempelvis på sanktionsavgifter, och vi har nu också gett möjlighet att sanktionera cabotageöverträdelser.

I det rörlighetspaket som EU-kommissionen lade fram före sommaren är man tydlig med att kontrollerna av cabotagetransporter måste öka. År 2020 ska minst 2 procent av alla cabotagetransporter i ett land kontrolleras.

Då har jag några frågor till polisens och Transportstyrelsens representanter. Finns det i dag tydliga mål för kontrollverksamheten när det gäller cabotage i Sverige? Om inte, när finns sådana mål på plats?

Polisen fick ju ett tillskott på tre gånger 25 miljoner i fjolårets budget för att utöka kontrollerna av cabotagetransporterna. Hur har detta tillskott använts, och kan man se några mätbara resultat av arbetet?

Den tredje och inte minst viktiga frågan gäller kompetensförsörjning för framtiden. Vi måste ju ha poliser också i framtiden. Hur klarar polisen av detta – har man någon kompetensförsörjningsplan för trafikpolisen?

Maria Lönegård, Polismyndigheten: Låt mig börja med de 25 miljoner som polisen fick i år. Vi har använt merparten till ny utbildning och för att lägga upp en utbildningsplan.

Detta med kompetensförsörjningsplan när det gäller trafikpoliser är ett ganska svårt begrepp. Men här förstår jag att det är bilinspektörer och poliser med specialistkompetens inom yrkestrafiken som avses. Vi har en plan, men den är inte numerär. Internt inom polisen slåss vi alla om tillskottet av nya poliser. För de 25 miljonerna planerar polisregionerna att anställa ytterligare bilinspektörer för de tekniska kontrollerna.

Själva kompetensförsörjningsplanen handlar inte om numerärer. Den handlar om utbildningsplanering för att uppnå de nya lagreglerna och de nya EU-direktiven. Den handlar alltså framför allt om utbildning.

Mikael Kyller, Transportstyrelsen: Jag uppfattade bara att jag ska svara på den första frågan, om det finns tydliga mål för kontrollen av cabotagetransporter. Det finns det inte. Men det är inte heller Transportstyrelsens roll att kontrollera cabotagetransporterna.

Sten Bergheden (M): Ordförande! Konkurrenssituationen för åkeriföretag och andra företag i Sverige är tuff. Vi har långa avstånd. Vi har höga skatter. Vi har höga dieselskatter. Åkerierna slåss mot olagliga åkerier och företag som struntar i att följa regelsystemet. Oseriösa företag kan också dra fördel av att det är bristande kontroller ute på våra vägar och att den olagliga verksamheten kan fortsätta. Samtidigt försämras konkurrenssituationen genom höga skatter.

Jag skulle vilja ställa en fråga till Karolina Boholm, med tanke på att skogsindustrin är en av våra viktigaste näringar här i landet. Kommer en ny kilometerskatt för lastbilar att försämra eller förbättra konkurrenssituationen för svenska företag och svenska åkerier?

Sedan skulle jag vilja ställa en fråga till Maria Lönegård med anledning av de 25 nya miljoner som anslås. Kontrollerna på våra vägar är i dag ofta för få. Klarar man av uppdraget att få bort den olagliga trafiken från våra vägar med 25 miljoner i tillskott?

Karolina Boholm, Skogsindustrierna: Konkurrenssituationen förbättras inte av att man inför en kilometerskatt, en vägslitageskatt eller vad man nu väljer att kalla den. Precis som du säger, Sten, ökar skatterna redan i dag. Dieselskatten kommer att öka med 52 procent till 2024, och en ytterligare ser vi inte bidrar.

Det som bidrar till att förbättra situationen och regelefterlevnaden är att polisen utför mer kontroller. Arbetsmiljöverket berättade att kontrollerna fortsätter i samverkan med myndigheter som Skatteverket och andra.

Varuägare vill ta ett stort ansvar. Vi ser i dag problem med att mycket av uppgifterna om regelöverträdelser i dag är konfidentiella, vilket gör att många varuägare inte kan avsluta samarbeten eller avtal. En förändring av detta ser vi skulle kunna bidra till bättre konkurrenssituation.

Maria Lönegård, Polismyndigheten: Gör polisen för få kontroller? Nej, vi gör de kontroller som Sverige har åtagit sig i Europa. Vi gör det antal kontroller av de olika sorternas trafik som vi ska göra. Sedan kan jag inte bedöma om vi kommer åt den olagliga trafiken, för det handlar om så mycket mer än bara polisens arbete.

25 miljoner är inte så mycket pengar. Just nu har vi valt att använda dem för att lägga upp ny utbildning och anställa särskilt fler bilinspektörer. Sedan är det självklart att jag tycker att vi ska ha fler trafikpoliser, men det måste vi väga in i hela Polismyndighetens uppdrag.

Tony Wiklander (SD): Vi fortsätter med åkeriernas eller transportnäringens situation. Jag var stolt att medverka i den utredning 2012 som nämndes, där vi med frisk blick gick in i det här jobbet. Alla partier var eniga – tro det eller ej! Men enigheten tog snabbt slut när vi skulle diskutera åtgärder, och oenigheten håller på ännu.

Jag hade nöjet att få vara ute på en kontroll i Långberga söder om Helsingborg i måndags. Av de ca 10 000 bilar som passerade där – de kommer bland annat från färjorna – hann man under de timmar jag var med kontrollera fem. Samtliga var behäftade med ett eller annat fel; inte några katastrofala fel, men ändock. Detta tog tid. Kontroller tar mycket tid, och alla de andra 9 995 bilarna kunde lugnt köra förbi. Naturligtvis kan vi inte lösa ett stort problem genom denna typ av kontroller.

Min dröm är att vissa grundläggande kontroller ska ske redan i hamnarna, om det hade varit möjligt. En liten dröm till: Varför är denna lilla grupp underställd lokala enheter? Det verkar rena snurren! Detta borde vara en helt fristående enhet.

Jag har redan ställt en fråga till polisen: Varför är detta underställt lokala enheter?

Maria Lönegård, Polismyndigheten: Trots att Polismyndigheten skulle vara enhetlig blev det olika lösningar för trafikgrupperna rent organisatoriskt. Däremot är det inte någon skillnad i deras uppdrag eller hur de arbetar. Det är detsamma överallt.

Karin Svensson Smith (MP): Jag ska ställa en fråga till Inge Vierth. Det redovisades hur fördelningen har varit när det gäller godstransportslagen fram till 2016. Jag undrar hur det ser ut framöver med avseende på det mål som EU har när det gäller fördelning mellan transportslagen och det vi har kommit överens om här i riksdagen, att klimatpåverkan från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till 2030. Hur ser prognoserna ut framöver, och har du som forskare någon synpunkt på hur vi borde göra för att de mål som vi har satt upp ska bli verklighet? Min fråga gäller i första hand godstransporter på väg och järnväg, men jag undrar också om du har några synpunkter när det gäller flygets ökning.

Inge Vierth, VTI: Det var en tuff fråga. För det första ska alla trafikslag och svenska och utländska hushåll och företag bära de samhällsekonomiska kostnader som transporterna förorsakar. Jag pratade en del om överflyttning. Överflyttning mellan trafikslagen på godssidan kan vara en del av lösningen. Det finns också ett stort behov av åtgärder inom varje trafikslag. Det handlar om att förbättra järnvägs-, väg- och flygtransporter vad gäller klimatpåverkan.

Alla trafikslag behövs var för sig och i kombination. Det behövs ett samarbete. Vi hörde mycket här om samarbete mellan myndigheter. Det finns också behov av samarbete mellan näringsliv och myndigheter och en öppenhet kring bland annat statistik och data. Ett bra exempel som vi ser är att SSAB samarbetar med Ica och Scania för att fylla containrar. Det är ett bra exempel på hur man kan bidra till att uppnå klimatmål.

Jag ser ett behov av utökad öppenhet, som leder till vinn-vinn-situationer för både näringslivet och miljön. Det finns mer och mer tekniska möjligheter att följa godset, fordonen och fartyget och mäta hur man utnyttjar kapaciteten. Man kan mäta efter vikt och volym med sensorer. Tekniken finns. Det finns även teknik för att väga lastbilar, så kallad weigh-in-motion. Jag saknar lite en diskussion om hur de kan bidra till att förbättra kontrollerna.

Det krävs många åtgärder och att man utnyttjar den information som finns om hur transporterna går i dag. Där ser vi en stor potential för att utnyttja fordon och infrastrukturer bättre. När det gäller järnvägen behövs det banavgifter som ser till att man använder spåren dygnet runt på ett effektivt sätt.

På personsidan har man gått mot en större järnvägsandel. Det är framför allt regionala järnvägstransporter det handlar om. Det finns en konkurrens med flyget som jag inte är så insatt i. Vi har mest sett konkurrens med inrikesflyget. En sak jag saknar när vi talar om målen är att internationella sjötransporter på sikt borde tas med.

Anders Åkesson (C): Jag riktar min fråga till regeringens företrädare Mattias Landgren. Öppenhet och handel och rörlighet för varor och arbetskraft har ju historiskt sett gjort Sverige till en välfärdsnation. Hur agerar man då mot missbruk av öppenhet och handel utan att för den skull förstöra Sveriges konkurrenskraft och välstånd, oavsett transportslag? Vilka bärande principer driver regeringens arbete? I ditt inlägg handlade mycket om hur regeringen förhåller sig till EU:s paket och åtgärder, men vilka är de bärande principerna i en nationell kontext? Det saknas inte myndigheter i Sverige, men det känns som om samverkan mellan myndigheter skulle kunna vara ett sätt.

Statssekreterare Mattias Landgren: Tack så mycket, Anders! Det är alltid bra frågor jag får från dig.

Från regeringens sida driver vi som en prioriterad del i allt vårt arbete att konkurrens ska ske på lika villkor. Genom att man kan upprätthålla konkurrens på lika villkor – då gäller det exempelvis de sociala villkoren – innebär det en konkurrensneutralitet. Vi har hört både myndigheter och företrädare för arbetsgivar- och arbetstagarsidan säga att detta är ett av de mest fokuserade områdena. Man ska kunna konkurrera på lika villkor, för annars förstör man konkurrenskraften också för våra inhemska aktörer. Just därför riktar vi stort fokus på dessa delar och driver dessa frågor.

Från Arbetsmiljöverket kunde vi höra vilket uppdrag de har erhållit. De ska ha en samverkan. De försöker samverka med olika myndigheter för att komma till rätta med arbetsmiljöproblem. Men de berättade att det är mycket som tillkommer när de gör sina inspektioner. Det finns gott myndighetssamarbetet. Från regeringens sida uppmuntrar vi detta.

Vi har också tillskjutit resurser till polisen för att göra kontroller. Vi har ju fått höra att kontroller av regelefterlevnad också är väldigt viktiga för att inte minst stärka konkurrenskraften och få bort de oseriösa aktörerna.

Emma Wallrup (V): Först och främst vill jag påtala vikten av detta med F-skattsedlar. Jag är lite ledsen att konstatera att det bara är Vänsterpartiet som vill återgå till den gamla ordningen med fler uppdragsgivare. Vi ser detta problem både inom flygbranschen och inom åkerinäringen. Det är en del av den

avregleringsiver vi har sett som orsakar att detta barkar i väg och till och med orsakar risker i säkerheten för både flyg- och vägtransporter.

Jag vill ställa en fråga till Arbetsmiljöverket. Kommer det nya utstationeringsdirektivet att kontrolleras, och vilka resurser kommer att behövas för att kontrollera att man lever upp till det?

Boel Kallemo, Arbetsmiljöverket: Fru ordförande! Tack, Emma Wallrup, för frågan! Vi har ett utökat ansvar när det gäller utstationeringsuppdraget sedan den 1 juni. Svaret på frågan är att vi kommer att utöka vår tillsyn när det gäller utstationerade arbetstagare i Sverige. Vi kommer också att göra fler registerkontroller, så att man finns i utstationeringsregistret och är registrerad på ett korrekt sätt.

Nina Lundström (L): Jag har frågor som handlar om konkurrens och hållbarhet, det vill säga hur det går att skapa förutsättningar med hjälp av nationella styrmedel.

Mina frågor riktar sig till statssekreterare Mattias Landgren, Norwegian och SAS.

Mattias Landgren nämnde Arlandasatsningen och Arlandarådet. Hur påverkas Sveriges konkurrensförmåga och hållbarhetsutveckling av en nationell åtgärd som flygskatten? Vi har i dag hört att den kan ha en motsatt effekt.

Mina frågor till Norwegian och SAS är följande. Om en nationell flygskatt inte är ett bra styrmedel, apropå konkurrens och hållbarhet, vilka åtgärder kan man vidta som inte skadar konkurrensen och inte slår undan möjligheterna för hållbar utveckling? Hur agerar ni för att få andra typer av styrmedel?

Mattias Landgren, Näringsdepartementet: Jag misstänkte att det skulle komma frågor om flygskatten. Mycket riktigt gjorde det så.

Mycket riktigt har vi skapat ett Arlandaråd i fråga om flygstrategin för att bland annat stärka konkurrenskraften. Där finns en bred sammanslutning av olika aktörer, myndigheter, branschföreträdare, organisationer och regeringen, för att diskutera hur konkurrenskraften kan stärkas.

Vi gör en annan bedömning i fråga om flygskatten. Vi kan konstatera att i andra länder tas flygskatt ut, till exempel Tyskland. Vi gör en annan bedömning i frågan.

Charlotte Holmbergh Jacobsson, Norwegian: Jag tycker att Arlandarådet är motsägelsefullt. Rådet syftar till att öka tillgängligheten, men flygskatten får en rakt motsatt effekt. Det är mycket dubbla budskap.

Norwegian tycker att en flygskatt är direkt skadlig. Vad kan göras? Låt flyget betala för så mycket som det släpper ut i stället för att ha en platt skatt. Norwegian, som är ett globalt flygbolag, kan lägga linjer någon annanstans.

Men det är tyvärr tråkigt för den minskade tillgänglighet det innebär för Sverige.

Hans Ollongren, SAS: Vi har de facto att hantera ett globalt problem. För att kunna hantera ett globalt problem på ett klokt sätt krävs också globala lösningar. Därför är vi positivt inställda till det arbete som har gjorts inom ICAO. Sverige har varit ledande för att ta fram globala styrmedel som inte snedvrider konkurrensen. Problemet med nationella styrmedel är att de försämrar den nationella konkurrenskraften.

Sedan finns den fråga som Norwegian är inne på, nämligen att det är enkelt för utsläppen att flyttas till ett annat land. Så fungerar branschen. Det är därför den typen av styrmedel inte får någon effekt.

Robert Halef (KD): Ordförande! Beställaransvaret inom transportsektorn är inte effektivt i dag. Åkerier som beställer transporter upplåter vidaretransporten till andra åkerier som får utföra transporterna. Med andra ord blir det flera led i kedjan. Det förekommer dumpade priser och osund konkurrens. De slår ut seriösa åkerier och så vidare. Vi har fått veta att polis och åklagare har svårt att utreda ansvarsfrågan.

Jag riktar mina frågor till Transportstyrelsens Mikael Kyller. Hur kan man skärpa beställaransvaret för att motverka fusk och osund konkurrens inom transportsektorn? Är det dags att skärpa ansvaret genom att göra samtliga i kedjan ansvariga för transporter?

Vidare vill jag gå över till frågorna om flygskatten. Jag riktar mig till SAS och Norwegian. Vi vet att flyget är ett viktigt transportmedel. Branschen gör stora framsteg med ny teknik för att minska utsläpp, och branschen efterlyser mer fossila bränslen. Vi vet att det är brist på biobränslen för flyget. Det är hård konkurrens med låga löner och dumpade priser. Samtidigt har det nämnts att det är höga skatter och avgifter i Europa. Då kommer regeringen och föreslår en nationell flygskatt.

Mina frågor är lite annorlunda än de som ställdes tidigare. Hur påverkas ni konkurrensmässigt av den nationella flygskatten? Kan ni beskriva hur ni kommer att påverkas av den?

Jag har ännu en fråga, riktad till polisen. Jag är lite nyfiken. Jag tänker på de utländska åkare ni stoppar för att göra diverse kontroller. Vilka svårigheter möter ni när ni ska kontrollera äktheten av id-kort, körkort med mera? Vi vet att många av dem inte kan prata engelska eller svenska. Hur hanterar ni den frågan?

Mikael Kyller, Transportstyrelsen: Fru ordförande! Den första frågan gäller hur beställaransvaret kan skärpas. I dag finns ett beställaransvar, men det gäl-

ler den beställare som beställer transporten och den som utför själva transporten. Det är formulerat så att du har ett ansvar om du kände till eller hade skälig anledning att anta att den som utför transporten saknar det aktuella tillståndet.

I det regeringsuppdrag vi redovisade i maj har vi föreslagit en skärpning av ansvaret. För den som beställer den utförande transporten föreslår vi en undersökningsplikt. Du är skyldig att undersöka om tillstånd finns att utföra den transport du köper.

Vi pratar om hela kedjan, och vi föreslår att den gamla lydelsen i skrivelsen om att om du känner till eller har skälig anledning att anta att tillstånd saknas kan du dömas till ansvar i hela kedjan tas med.

Hans Ollongren, SAS: Jag ska ge dig ett konkret svar på din fråga om hur vi påverkas av flygskatten. Vi har naturligtvis räknat på detta, och vi gör en bedömning att den kommer att försämra vårt resultat med ungefär en halv miljard om året. Det är den storleksordningen vi talar om för ett företag som SAS.

Vad innebär det i sin tur? Det innebär naturligtvis att vi måste titta över andra kostnadsposter. Det är då det blir en motsägelsefull diskussion. Vad innebär det? Jo, det blir naturligtvis ytterligare press för aktieägare och för medarbetare. Man måste hitta besparingarna på något annat ställe. Det är en konkret åtgärd.

För att mitigera detta på olika sätt måste vi överväga att flytta linjer, glesa ut linjer eller expandera på andra marknader. Det blir dessvärre den konkreta effekten. Det är inte roligt, men så blir det.

Charlotte Holmbergh Jacobsson, Norwegian: Jag säger samma sak som Hans. En flygskatt kommer att kosta närmare en halv miljard kronor, baserat på den trafik vi har i dag i Sverige. Vi vill gärna utöka den. Då går det att räkna ut vilken kostnad det skulle bli. En flygskatt gör att vi absolut inte kan lansera linjen Göteborg–New York. Det är en linje vi tittar på.

Klimatutmaningen är ett globalt problem. Den ska lösas globalt, inte lokalt. Vi är positivt inställda till biobränsle. Det är framtiden. Det krävs gemensamma insatser från politiker och flygbranschen för att få fram det i storskalig produktion till lägre pris.

Maria Lönegård, Polismyndigheten: Jag vill lämna ordet vidare till Erling Andersson, som svarar lite mer konkret.

Erling Andersson, Polismyndigheten: Jag kan inleda med att under yrkestrafikveckan kontrollerade vi 1 200 lastbilar, varav hälften var utländska. Kopplat till att bara 20 procent av dem rullar på våra vägar har vi inte missgynnat den svenska näringen under den veckan.

Språkförbistring är naturligtvis ett problem för oss ute på vägen, men det finns tolkar. Vi anlitar tolk antingen fysiskt eller per telefon i ärenden av den kalibern för att få ett riktigt svar.

Falska handlingar och falska körkort är naturligtvis också ett problem. Det finns inte några fungerande gemensamma register inom EU, utan vi får förlita oss på den kunskap vi själva har om handlingarna. Vi kan göra en kontroll om vi misstänker något.

Ordföranden: Vi tar nu andra frågeomgången.

Rikard Larsson (S): Mina frågor handlar om flyget, de kreativa upplägen och de typiska anställningarna. Jag riktar mig först och främst till Norwegian och SAS.

Ser ni ett problem i att flygmarknaden präglas av ett starkt fokus på att erbjuda låga priser, vilket naturligtvis är gynnsamt för dem som ska flyga? Ser ni ett problem i att det sker på bekostnad av att man inte vill betala skatter i så stor utsträckning och pressar lönerna för de anställda, att man hittar nya kreativa upplägg för att komma undan kostnader?

Utifrån vårt perspektiv, med den samhällsmodell som finns i Sverige, med parter på arbetsmarknaden och stark skattefinansiering av välfärden, är den modellen hållbar för flygets framtid? Kan det finnas flygbolag i Norden och Sverige under dessa förutsättningar med den nedåtgående spiralen där villkoren pressas? Bidrar ni till den nedåtgående spiralen?

Jag har ytterligare en fråga till EU-kommissionen. Den gäller brevlådeföretag. Det är bra att man tar tag i frågan. Innebär det att man tar tag i europeiska flygbolag som väljer att lägga ett AOC i till exempel Irland när man har verksamheten i andra länder?

Charlotte Holmbergh Jacobsson, Norwegian: Först och främst råder det en extremt hård konkurrens på flygmarknaden med extremt små marginaler. För att hålla ned kostnaden försöker man ha en så effektiv operation som möjligt. Vi har ett globalt nätverk, vi flyger från alla delar av världen och har nya flygplan. Det är ett sätt att hålla ned kostnaden. Folk kommer att flyga mer. Folk kommer inte att flyga mindre. Priserna kommer antagligen att fortsätta att sjunka. Alla våra anställda har lokala marknadsmässiga löner och villkor. Jag anser att det finns möjligheter, men det gäller att försöka vara effektiv, ha en konkurrenskraftig verksamhet och lika villkor så att vi kan fortsätta att växa i Sverige. Det vill vi.

Hans Ollongren, SAS: Jag delar Norwegians uppfattning i dessa sammanhang, men vi måste också tänka på vart vi vill i framtiden. Dina frågor kopplar dit. Går det att driva flygbolag i den typen av miljöer i Norden? Det måste gå på

ett eller annat sätt eftersom det ligger i samhällets intresse. Men då måste branschens aktörer, tillverkare och det politiska systemet arbeta tillsammans. Vi måste ha en bra dialog om vi vill skapa en sådan miljö.

Jag vill göra en koppling till sjöfarten och lansera en idé. Det är vad vi i Sverige kallar sjömansskatt. Det är en modell som man har tillämpat för att skapa en bättre konkurrenskraft för svensk sjöfart. Kan det vara en modell för framtiden också inom luftfarten för att säkra att verksamheten kan drivas framöver i vår miljö?

Katarina Areskoug Mascarenhas, EU-kommissionen: Just de specifika bestämmelser som jag redogjorde för med brevlådeföretag gällde inom vägtransporter. Man har sett problem i den sektorn. Sedan finns allmänna regler på skatteområden där vi har lagt fram nya förslag för att ytterligare stärka de regler som finns i dag, nämligen att man ska beskattas där man har sin verksamhet. Det finns en uppmärksammad dom mot Apple, som just utnyttjade låg bolagsskatt på Irland för att betala minimalt med skatt. De reglerna gäller generellt för alla branscher.

Edward Riedl (M): Fru ordförande! Låt mig först börja med att tacka alla föredragshållare som på ett mycket bra sätt har belyst de utmaningar vi står inför. Vi som faktiskt vill ha fortsatt skattefinansierad välfärd med skola, sjukvård och så vidare måste ta dessa frågor på mycket stort allvar. Vi måste säkerställa att de som arbetar i företagen och tar del av den svenska välfärden också betalar skatt i Sverige. Det är grundfundamentet. Annars kan modellen inte existera.

Jag ställer mina frågor först till Hans Ollongren på SAS. Hur påverkar regeringens flygskatt SAS möjlighet att ha kabinpersonal anställd i Sverige med sjysta arbetsvillkor? Hur påverkas de av flygskatten?

SAS har berättat att man planerar att flytta baser. Tidigare har svensk personal varit anställd i Sverige, och bolaget har flugit ut i världen. Om jag har förstått rätt planerar man i ett första steg att flytta baser till Storbritannien och möjligen Spanien, och då ska man ha personal anställd där till de villkor som gäller i de länderna.

Hur mycket billigare blir det om man gör så? Vad skiljer? Vad är utmaningen för de svenska politikerna? Vad ska vi göra för att ni ska vilja ha personal anställd i Sverige och flyga från Sverige ut i världen och inte tvärtom? Om modellen fortsätter kommer vi att tappa möjligheten till skattefinansierad välfärd i vårt land. Det är ohållbart. Jag skulle gärna se att Norwegian också besvarar frågorna.

Hans Ollongren, SAS: Jag börjar med den andra frågan. Varför gör vi så? Låt oss titta på marknaden mellan Sverige och London. Där är vi i dag det enda flygbolaget – det finns fyra eller fem flygbolag som flyger mellan Stockholm

och London – som har medarbetare ombord anställda i Sverige. Det är naturligtvis inte hållbart i längden. SAS har en betydande kostnadsnackdel. För att vi över huvud taget ska kunna fortsätta att flyga Stockholm–London med en rimlig lönsamhet måste vi göra något åt vår kostnadsstruktur. Då är det här en modell som man kan välja. Den är helt legitim. Vi kommer att se till att våra medarbetare som anställs i Storbritannien har relevanta kollektivavtal och så vidare, enligt engelska principer. Men det blir 25–30 procent billigare att anställa de medarbetarna i Storbritannien i förhållande till Sverige. Detsamma gäller Spanien. Där har vi denna kostnadsnackdel, mot bakgrund av att SAS är strukturerat som det är.

Låt mig komma tillbaka till din första fråga om effekterna av flygskatten. Vi fick den frågan från KD:s representant. Det är klart att den typen av ytterligare pålagor som skapar en effekt på vår lönsamhet på en halv miljard om året sätter ytterligare press på vår verksamhet, som inte våra konkurrenter som är baserade i andra europeiska länder har. Det är sammanfattningen av problemet.

Charlotte Holmbergh Jacobsson, Norwegian: Vi vill gärna fortsätta att växa i Sverige och fortsätta att anställa här. Men det kräver att det finns en konkurrenskraftig marknad, och en flygskatt bidrar inte positivt till det.

Norwegian har baser runt om i världen. Där finns lokalanställda, och vi flyger på de platserna. Med en flygskatt kan konsekvensen bli att vi framför allt flyttar nya linjer någon annanstans, men det är inte säkert att vi flyttar på personal som är baserad i Sverige. Men det underlättar inte att utöka personal i Sverige om det blir en flygskatt. Det blir alltför dyrt.

Jimmy Ståhl (SD): Jag håller med Edward Riedl. Det har varit många bra föredragningar. Egentligen har jag miljarder frågor, men jag tänkte hålla mig till en.

Jag är mycket nöjd med utvecklingen inom SAS och Norwegian, nämligen att ni bygger mer miljövänliga flygplan. Jag blev mycket skrämd av att lyssna på Martin Lindgrens och Lise Iderströms rapporter om hur personalen har det. Det måste till förbättringar.

Jag tänkte ställa en fråga till Katarina Areskoug om utvecklingen över 25 år. Flygandet ökar, och fler och fler reser. Flygplanen blir större. Det är en positiv utveckling för antalet arbetstillfällen. Har ni kollat på hur utvecklingen skulle se ut om en flygskatt skulle införas?

Katarina Areskoug Mascarenhas, EU-kommissionen: Skattefrågan är nationell kompetens. Det är ingenting man diskuterar och fattar beslut om inom EU-samarbetet. Jag tror att det finns studier som har gjorts mer i faktaupplysande syfte. Jag kan återkomma om jag kan hitta något om det. Men det är en nationell fråga.

Marco Venegas (MP): Fru ordförande! För några månader sedan presenterade EU-kommissionen ett omfattande paket för en modernisering av transport- och vägtrafik i medlemsländerna. Syftet med förslagen var bland annat att göra trafiken säkrare, förenkla vägavgifter och förbättra villkoren för lastbilsförare. Hur har det gått med att förbättra villkoren för lastbilsförare?

Ordföranden: Vem ställer du frågan till?

Marco Venegas (MP): Jag vet inte riktigt vem som kan svara på frågan.

Ordföranden: Transport eller EU-kommissionen?

Lars Mikaelsson, Transportarbetareförbundet: Det har väl inte slagit igenom än. Det är bara att konstatera. Vi ser vissa delar. Man pratar om mobilitetspaketet och utstationering. Det är mycket bra.

Problemet är att kontrollera och följa upp. Som det ser ut i dag är Arbetsmiljöverket bara en registrerande myndighet som inte levererar något om de regelverk som finns följs. Där finns en utmaning. Att börja kolla löner för anställda i andra länder blir otroligt svårt. Skapar man lagar måste man hitta sätt att följa upp dem.

Det kommer färdskrivare med inbyggda gps-funktioner. Det är bra. Då syns det lättare när man passerar landgränser. Om det ska vara kontroll på in- och utgående bilar i landet måste det finnas en kontrollfunktion. Det måste också finnas en begränsning på hur ofta man får åka över landgränsen till och från Sverige. Det ska inte räcka med att åka över till Norge.

Jag har besökt Bring i Slovakien. De har satt i system att ha personal i Sverige som man hävdar är anställd i andra länder och som inte anses vara utstationerad. Det är bara att konstatera att det finns kryphål i lagen.

Det kommer förmodligen att finnas kryphål även i nya lagar. Det kanske tar ett tag, och de nya hålen blir kanske inte så stora. Men som det ser ut nu finns mycket att åtgärda.

Katarina Areskoug Mascarenhas, EU-kommissionen: De förslagen till regler har precis lagts fram, och de har inte fått någon effekt än. Avsikten är att förbättra ett antal olika förhållanden för lastbilschaufförer. Det gäller vila och boenden. Antalet timmar för vila ändras inte, men man ska kunna gruppera dem och göra dem mer flexibla. Man ska kunna bo hemma i större utsträckning. Sedan ställs krav på att man inte ska sova i lastbilarna. Arbetsgivaren måste ordna hotellrum och annat så att förarna kan vila ordentligt.

Det är också en fråga om cabotage. Utstationeringsdirektivet ska tillämpas om man befinner sig i ett annat medlemsland tre dagar per kalendermånad.

Men när det gäller cabotage – alltså när utrikes åkerier bedriver inrikes transporter – ska utstationeringsdirektivet gälla omedelbart. Då måste man respektera de sociala villkoren i ett medlemsland från dag ett. Det är ett antal förändringar som kommer att förbättra.

Anders Åkesson (C): Jag tänkte ställa min fråga till valfri närvarande polis. Det råder inget tvivel om att ert jobb är viktigt och att ni med de resurser ni har gör allt som är möjligt. Det ska ni ha all heder av.

Men den känsla som uppstår under en sådan här hearing är att i brott i transportbranschen döljer sig rätt mycket annan brottslighet. Jag vet att i kontakter med andra myndigheter har det bekräftats. Det är smuggling, människohandel och annat elände.

Sedan några år är polisen en enmyndighet. Det ligger ett riksdagsbeslut bakom. I Maria Lönegårds redovisning framgick att trafikpolisens organisationsstruktur – som jag uppfattar det – varierar över landet. I några delar av landet i Västsverige och så vidare är man en enmyndighet, medan man i andra delar av landet lyder under en regional befälsordning. Därmed är risken att en polisanställd med särskild inriktning på trafik kan kommenderas till en fotbollsmatch och annat som anses självklart viktigt.

Ur ett brottspreventivt perspektiv är frågan varför enmyndighetstanken eller enmyndighetsstrukturen inte har genomförts avseende trafikpolisverksamheten.

Jag har även en teknisk fråga. Ni använder en del av de 25 miljonerna för att rekrytera teknisk kompetens för att utföra tekniska kontroller. Det är bra. Har Polismyndigheten någon gång övervägt att köpa kompetens av de tekniska kompetenser som finns i bilprovningsföretagen? De har rimligen samma tekniska kompetens och är rimligen fullfjädrade i att bedöma säkerhet och annat på fordon.

Det var mina frågor till Polismyndigheten – som gör ett mycket bra arbete, vill jag understryka.

Erling Andersson, Polismyndigheten: Jag svarar som valfri representant för polisen!

Frågan om organisationen är berättigad. Grundbeslutet innebar att man skulle ha en regional trafikpolis med huvudansvaret för den kvalificerade yrkestrafiken. Några regioner har valt att, med undantag för den högste chefen, få organisera sig på annat vis. Argumentet är faktiskt att komma in mer i den vanliga brottsbekämpande verksamheten. Man ska också sprida trafikintresset till övriga poliser. Det är argumentet i de regionerna.

Detta är ännu inte utvärderat. Vi vet att Region syd precis har tillsatt någon typ av utredning för att se hur det har blivit, om lösningen är bra eller om man ska tillbaka till grunden. Det pågår en diskussion i frågan. Sedan var det frågan om 25 miljoner och teknisk kompetens. Poliser finns inte på bemanningsföretag. Vi kan inte anställa poliser över dagen. Däremot kan vi delvis anställa

bilinspektörer. Det är därför vi har valt att satsa på den gruppen eftersom vi kan rekrytera dem något snabbare. De har också samma juridiska möjligheter att göra kontroller av cabotage och så vidare.

Sedan var det en fråga om att köpa teknisk kompetens. Det finns i det nya besiktningspaketet möjlighet att skicka fordon till kontrollbesiktning i stället för att göra den själv.

Vi håller på att titta på detta. Problemet är att vi jobbar 24:7 men att besiktningsföretaget inte gör det. De kan inte stå och vänta på oss, att vi ska komma dragandes med bilen en lördagsnatt. Det är ett komplext problem.

Vi har däremot lagstiftningsmässig möjlighet att hyra in tekniker som hjälper bilinspektörerna att göra kontroller. Vi tittar på det också. Detta förekom för tio tolv år sedan, men det försvann. Vi har en myndighetsutövning, så vi kan inte bara hyra in personal hur som helst. Det finns ganska många begränsningar.

Emma Wallrup (V): Jag vill ställa en fråga till både Svensk Pilotförening och Unionen. Hur anser ni att det kommer att påverka arbetsmiljön om SAS flyttar sin verksamhet och bemannar med personal från länder med andra villkor?

Martin Lindgren, Svensk Pilotförening: Arbetsmiljön kan mycket väl komma att påverkas. Det vi ser att SAS gör är att gå in i att börja bruka så kallade atypiska anställningsformer, där ett bemanningsföretag kommer att stå för anställningen för piloter och kabinpersonal i London.

Det vi har sett i de bemanningsföretag som existerar när det gäller Ryanair, Norwegian och andra lågprisaktörer är att arbetsmiljön glöms bort. Det är ingen som tar ansvar för dessa anställda.

Jag skulle vilja kommentera det som Hans Ollongren talade om vad gäller hur billigt det är att anställa i London. Pilotmarknaden i London är trots allt ganska god för tillfället. Det finns fem flygbolag som konkurrerar på sträckan mellan Stockholm och London, där SAS är ett och Norwegian ett annat.

De villkor som SAS nu erbjuder via bemanningsföretaget ligger betydligt lägre än alla andra aktörer i London. Detta betyder alltså att man måste dumpa villkoren för att få ned kostnaderna jämfört med vad man har i Skandinavien, alldeles oaktat kostnaderna för sociala avgifter och skatter i Sverige.

Marina Åman, Unionen: Jag kan bara instämma i det som Martin sa. Den information vi har om de villkor som erbjuds dem som anställs via det bemanningsföretag som är påtänkt är att de ligger mycket lägre. Det är framför allt de fasta lönerna som ligger lägre, vilket blir problematiskt om man behöver vara sjukledig eller liknande.

Arbetstider är alltid en jättestor fråga för flygpersonal. Där måste man säga att vi ändå har bättre och kortare arbetstider i de flesta kollektivavtal för kabinpersonal än vad EU-regelverket tillåter. Det är inte likadant överallt på

många ställen i Europa flyger man in till regelverket, så att säga. Där återstår det att se hur SAS planerar att agera. Vi får vänta och se.

Nina Lundström (L): Jag har en fråga till chefen för EU-kommissionens representation i Sverige, Katarina Areskoug Mascarenhas.

Du nämnde hållbar rörlighet som en viktig del av den europeiska luftfartsstrategin. Du nämnde också att Stillahavsområdet kommer att vara ledande inom luftfarten om 20 år. Man uppfattar att luftfartens utmaningar och möjligheter är globala på alla möjliga sätt, och då inställer sig frågan: Hur agerar EU med tanke på att utvecklingen ser ut som den gör, även inom EU? Har EU för avsikt att agera globalt apropå att konkurrens och hållbar tillväxt hänger ihop?

Katarina Areskoug Mascarenhas, EU-kommissionens representation i Sverige: Det pågår en spännande utveckling vad gäller alternativa bränslen och biobränslen. Där ligger de nordiska flygbolagen väl framme.

Som du påpekar är det en global fråga om vi ska komma till rätta med och minska klimatpåverkan. Inom ICAO förs diskussioner, och det var ett möte i Mexiko i förra veckan där man diskuterade detta. Det finns ett globalt ramverk för alternativa flygbränslen.

Än så länge har man inte kommit fram till kvantitativa målsättningar, men man säger att man ska försöka ersätta de konventionella flygbränslena och så mycket som möjligt använda sig av de alternativa bränslena. Där är EU-kommissionen observatör medan de nationella representanterna är medlemmar. Sverige har en representant som var med i förra veckan och som driver dessa frågor. Både Sverige och EU driver alltså på för att man ska utveckla ramverket och gå mot mer hållbara flygbränslen.

Jessica Rosencrantz (M): Ordförande! Tack alla ni i salen för en väldigt intressant förmiddag!

Det har varit en viktig diskussion, som flera har varit inne på, om hur vi säkrar goda villkor i vårt land, en sund konkurrens men också jobb och tillväxt i det större perspektivet, som en garant för en fortsatt säkrad välfärd, om vi ska göra denna fråga ännu större. Då måste vi säkra att skattemedel kommer in på ett sjyst sätt.

Jag tycker att alla talare har gjort ett utmärkt jobb med att hålla sig till ganska konstiga tidsramar. Vi försöker få in så många talare som möjligt, och ibland blir det sex- eller sjuminutersslotar. Men det tror jag att vi alla uppskattar, för då fick vi chansen att höra mycket klokskap på ett fåtal timmar här under förmiddagen. Tack för tydlig och bra tidshållning!

Vi har lyssnat på intressanta diskussioner om flygstrategin från EU:s sida och mobilitetspaketet, som börjar behandlas i utskottet inom kort. Vi har också

hört hur myndigheterna arbetar målmedvetet för att försöka följa upp de regelverk och lagar som finns att kontrollera utifrån och också hur branschen arbetar för att göra sin del av arbetet.

Jag tror att vi politiker i delar av salen här tar passningen från myndigheterna om att vi måste säkra att lagar och regler går att tillämpa. Inte minst polisen tryckte på detta. Vi har gjort ett ganska stort arbete från olika regeringars sida men också från trafikutskottet för att få på plats nya regler, inte minst inom åkerinäringen. Det blir helt orimligt om dessa sedan inte går att följa, så där måste vi helt klart jobba hand i hand. Som vi alla vet är det fråga om att säkra att det finns resurser hos våra myndigheter och för all del också poliser som kan kontrollera ute på våra vägar.

Temat för dagen är konkurrens på lika villkor. För mig handlar det mycket om hållbarhet och hållbar konkurrens och hållbara villkor. En talare sa mycket klokt att detta innefattar flera aspekter, såväl miljömässiga som sociala och ekonomiska. Jag tror att det är bra om vi alla har med oss detta i diskussionen, så att vi får hela bilden. Vi måste säkra både goda villkor för företag och anställda i vårt land och ett miljöarbete som ger resultat. Det ska löna sig att göra rätt i Sverige.

Jag vill verkligen betona att lika viktigt som att Sverige gör sitt är att detta också sker på EU-nivå och global nivå det tror jag att vi alla är överens om. Detta har påpekats från flera håll, och jag tycker att det kan påpekas igen. Vi ska göra vårt, men om det bara är vi som gör detta, det vill säga om Sveriges roll är att vara den enda i klassen som gör rätt för sig medan alla andra slipper undan, fungerar det inte. Då riskerar vi att exportera både problemen och, om man ska vara ärlig, tillväxten och jobben.

Jag tycker att diskussionen här har varit en bra grund för att säkerställa att vi jobbar på flera nivåer framåt, såväl i Sverige och EU – inte minst när det gäller åkerifrågor – som internationellt, när det gäller flyget, så att vi ser till att alla i klassen sköter sig, inte bara vi.

Tack för en bra diskussion och många kloka inspel! De har säkert sått många frön så att vi alla fortsätter att ha kontakt med varandra för att bygga vidare på detta.

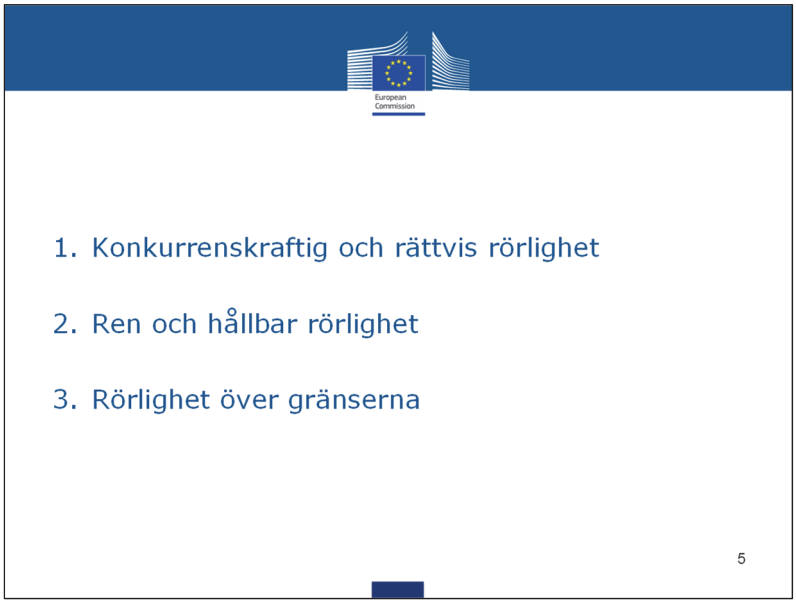
BILAGA 1

Bildpresentationer från utfrågningen

Bilder som Katarina Areskoug Mascarenhas visade under sin presentation

European Commission
EU's luftfartsstrategi fortsätter att leverera – ”Open and connected aviation” 8 juni 2017
• Förslag till förordning för att främja konkurrensen inom luftfartssektorn
• Riktlinjer för ägande och kontroll
• Riktlinjer för offentligt tillhandahållande
• God praxis för att säkra kontinuitet vad gäller hanteringen av luftfartstrafiken (ATM)
3

European Commission
Rörlighetspaketet 31 maj 2017
Uppfylla fyra prioriterade målsättningar:
- Rättvisare och fördjupad inre marknad
- Sociala pelaren – bättre skydd för arbetstagare och ingen social dumping
- Ledande i kampen mot klimatförändringar
- Tillvarata digitaliseringens möjligheter
4


European Commission
1. Konkurrenskraftig och rättvis rörlighet
2. Ren och hållbar rörlighet
3. Rörlighet över gränserna
5

Europeiska kommissionen
Tack!
EU-kommissionens Representation i Sverige
ec.europa.eu/sweden
Facebook/Eukommissionen
Twitter/EC_StockholmRep
Instagram: euisverige
Kontakt: Katarina.Areskoug@ec.europa.eu
6

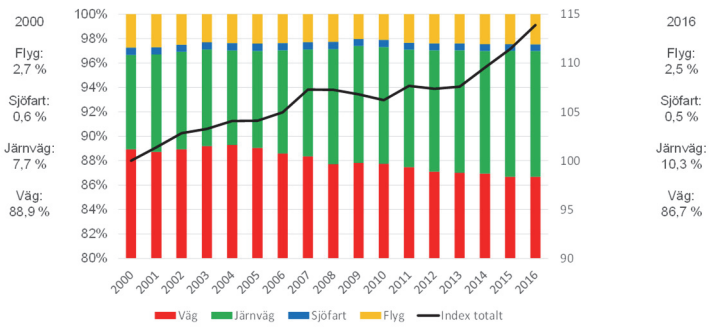
Bilder som Inge Vierth visade under sin presentation

vti

Den rådande konkurrenssituationen och dess inverkan på överflyttningar mellan olika transportslag

Inge Vierth, VTI
Trafikutskottet 2017-10-19

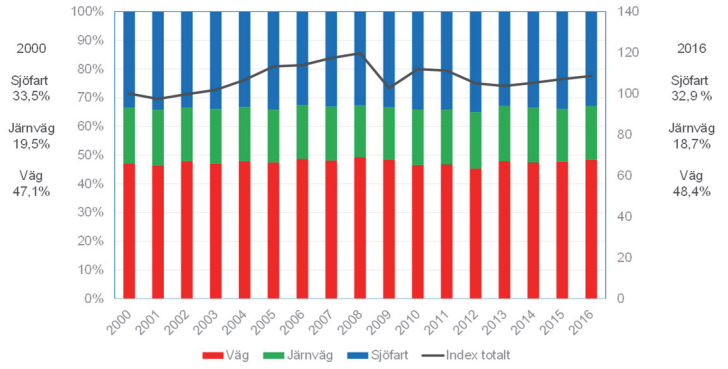
Personkilometer i Sverige - andelar per trafikslag



Källa: Trafikanalys

vti

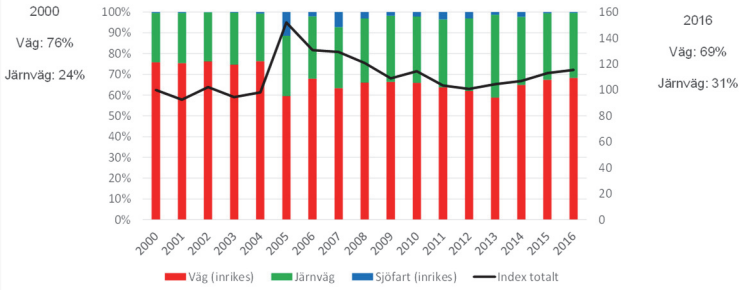
Tonkilometer i Sverige - andelar per trafikslag



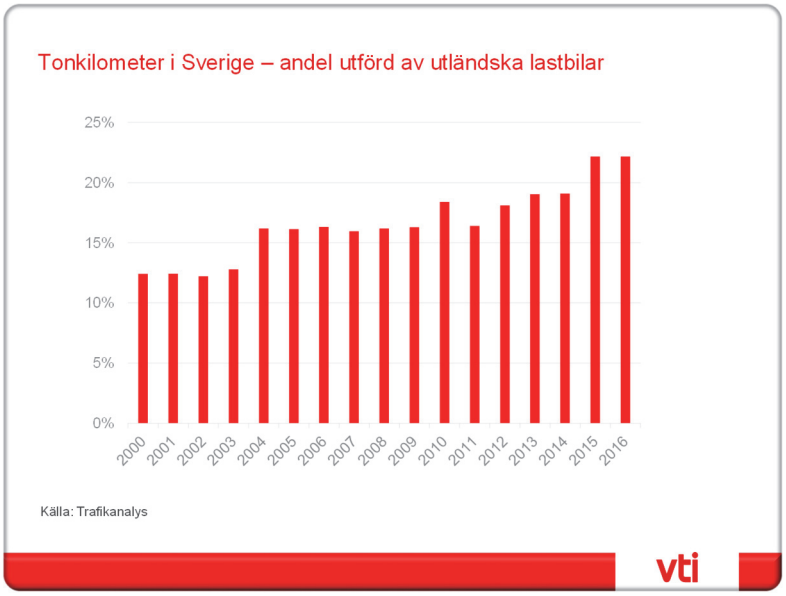
Källa: Trafikanalys

vti

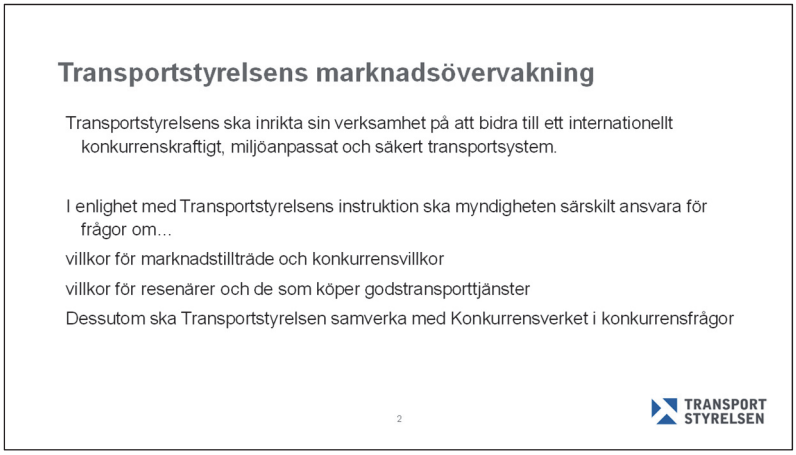
Rundvirke: tonkilometer i Sverige - andelar per trafikslag

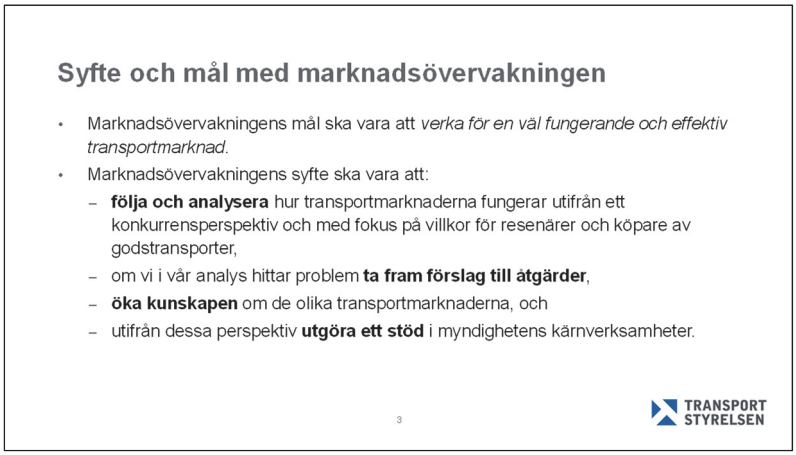


vti


Tonkilometer i Sverige – andel utförd av utländska lastbilar
25%
20%
15%
10%
5%
0%
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
Källa: Trafikanalys
vti

Bilder som Simon Posluk visade under sin presentation





Transportstyrelsens marknadsövervakning leder till;

Internt

- Bättre beslutsunderlag för tillsyn och tillståndsprövning
- Konsekvensutredningar som tar fasta på relevanta förhållanden
- Möjlighet att utforma mer ändamålsenliga regler

Externt

- Bättre dialog med branschen
- Ökad kunskap om branschens villkor
- Möjlighet att bistå uppdragsgivaren i sakfrågor

4

TRANSPORT STYRELSEN

Pågående just nu

- **Flygbolag och nya affärsmodeller**
- **Sociala villkor**
- **Rättvisa konkurrensvillkor –**
  en viktig förutsättning ett utvecklat marknadstillträde
- **Tillänglighetsanalys –**
  möjligheten att ta sig till eller från olika destinationer i Sverige
- **Marknaden för flygtrafiktjänster**
  - Konkurrensutsättning på en reglerad marknad
  - Fjärrstyrd flygtrafikledning

5

TRANSPORT STYRELSEN

Bilder som Mikael Kyller visade under sin presentation

Transportstyrelsens företagskontroller av de tunga godstransporterna på väg

Mikael Kyller, utredare Transportstyrelsen

TRANSPORT STYRELSEN

Transportstyrelsens tillsyn inom yrkestrafik

- Riskbaserad tillsyn
- Företagskontroller
- Uppföljning av tillstånd
- Samverkan med andra myndigheter

Regeringsuppdraget inom yrkestrafik

- Dokumentation vid vägkontroller av godstrafik
- Bilaterala och multilaterala avtal
- Utökade vinterdäckskrav
- Cabotagetransporter och hindrande av fortsatt färd
- Mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider
- Beställaransvar i transportbranschen
- Införlivandet av EU:s regler om kombinerade transporter

3

TRANSPORT STYRELSEN

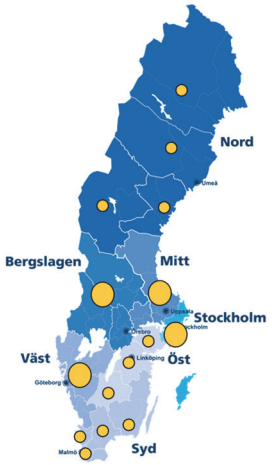
Bilder som Maria Lönegård visade under sin presentation

Polismyndigheten

Poliser och bilinspektörer med specialistkompetens inom yrkestrafik

Trafiksektion på regional nivå:
- Väst
- Bergslagen
- Mitt
- Stockholm

Trafikgrupper på lokal nivå:
- Syd
- Öst
- Nord



Polisen

2017-10-19 1

Polisens arbete med yrkestrafik

Syftar till ökad regelefterlevnad, sund konkurrens och ökad trygghet för chaufförer.

- Utbildningarna inom yrkestrafik mer tillgängliga
- Ny utbildning inom tillståndskontroll (cabotage)
- Kompetensförsörjningsplan för att uppgradera poliser och bilinspektörer mot de nya kraven.

Polisen

2017-10-19 2

För att Polisens arbete ska få önskad effekt

- Enkla och tillämpbara regler inom yrkestrafiken.
- Processekonomiska överväganden.
- Sanktionsväxling för brotten inom yrkestrafiken.

Polisen

3

2017-10-19

Bilder som Katrina Björk visade under sin presentation

https://www.nordisketax.net/main.asp?url=/Q70.asp&c=sve&l=sve

Bilder som Pia Bergman visade under sin presentation

Skatteverket

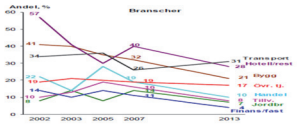
Pia Bergman

Samordnare Skatteverket

2017-10-19

Bakgrund

Undersökning bland företag



Kontroll av företag

Samtal med branschen

Skatteverket

Hemställan

- Utländska företag som arbetar åt svensk uppdragsgivare
- Registrering som arbetsgivare från dag 1
- Anställda betalar särskild inkomstskatt från dag 1
- Harmoniserar med större delen av övriga Europa
- Gäller i dagsläget inte egenföretagare

Skatteverket

Egenföretagare eller arbetstagare?

Självständighet, Varaktighet och Vinstsyfte ?

~~Självständighet~~

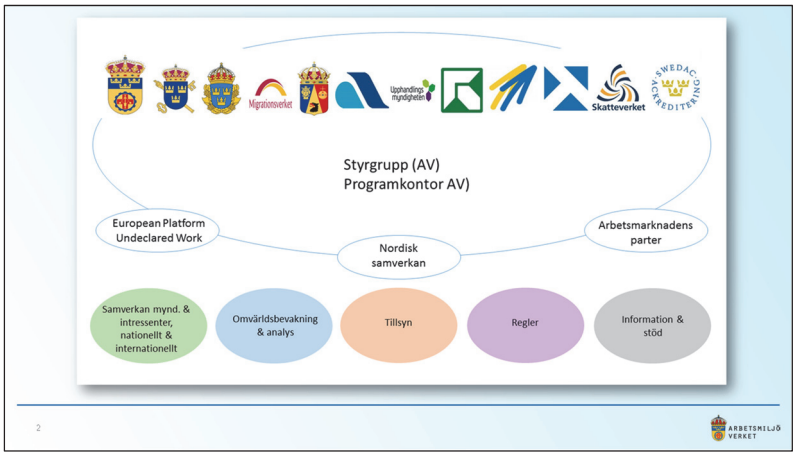
Skatteverket

Vad behövs åtgärdas?

- Regler för synlighet även för utländska egenföretagare som är verksamma i landet
- Självständighet? Vart ska gränsen gå?
- Samma bedömning av egenföretagare hos samtliga myndigheter
- Återkallelse om felaktigt utnyttjande

Skatteverket

Bilder som Kicki Höök visade under sin presentation



Process Myndighetsgemensamt team Osund Konkurrens

4

Styrkor och behov

Styrkor

- Myndigheternas kunskap, uppdrag och regler skiljer sig åt, men när vi kombinerar dem i våra gemensamma insatser, kan vi verka från olika håll för att komma åt fusket i olika branscher
  - Oseriösa företag bryter mot flera regelverk – intressant för flera myndigheter
  - Samarbetet gör att de mest effektiva verktygen kan användas i varje fall.
  - Stor samhällsvinst.

Behov

- Myndighetssamarbetet måste bli en tydligare del av kärnuppdraget
- Myndighetssamarbete avgörande för att bryta utvecklingen

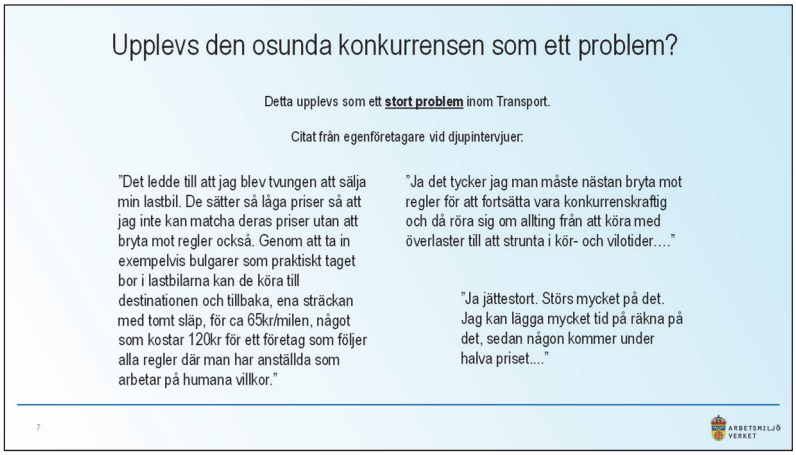
5

Några sammanfattande undersökningsresultat

Svenska arbetsgivare Transport (telefonenkät med 800 arbetsgivare):

- Var fjärde transportarbetsgivare anser att de har liten möjlighet att överleva utan att själva börja tumma på reglerna.
- Drygt var femte arbetsgivare inom transport anser att det är vanligt att arbetsgivare bryter mot arbetsmiljöregelverket
- 30 % anser att det är vanligt att arbetsgivare låter sina anställda jobba för mycket övertid.
- 18 % svarar att det är vanligt att arbetsgivare har arbetstagare som inte har tillstånd att arbeta i Sverige
- 40 % bedömer att ”det är lätt att komma undan med det/regelverket följs inte upp samt för att vinna affärer” har stor inverkan på att regler om arbetsmiljö åsidosätts.
- Arbetsgivare med färre anställda upplever överlag att det är vanligare med beteenden som leder till osund konkurrens och att det är svårare att vara konkurrenskraftig/överleva utan att bryta mot något regelverk.

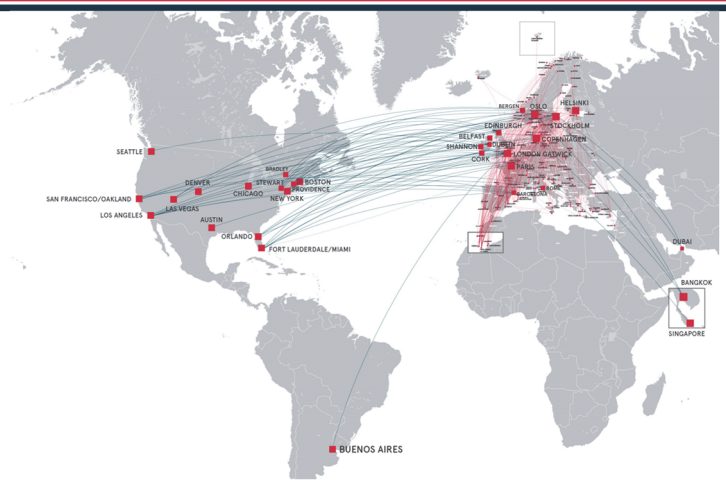
6


Upplevs den osunda konkurrensen som ett problem?
Detta upplevs som ett stort problem inom Transport.
Citat från egenföretagare vid djupintervjuer:
"Det ledde till att jag blev tvungen att sälja min lastbil. De sätter så låga priser så att jag inte kan matcha deras priser utan att bryta mot regler också. Genom att ta in exempelvis bulgarer som praktiskt taget bor i lastbilarna kan de köra till destinationen och tillbaka, ena sträckan med tomt släp, för ca 65kr/milen, något som kostar 120kr för ett företag som följer alla regler där man har anställda som arbetar på humana villkor."
"Ja det tycker jag man måste nästan bryta mot regler för att fortsätta vara konkurrenskraftig och då röra sig om allting från att köra med överlaster till att strunta i kör- och vilotider…."
"Ja jättestort. Störs mycket på det. Jag kan lägga mycket tid på räkna på det, sedan någon kommer under halva priset…."
7
ARBETSMILJÖ VERKET

Läs, se och lyssna mer på https://www.av.se/om-oss/vart-uppdrag/osund-konkurrens/
Några exempel - press:
https://www.svtplay.se/video/15568897/lokala-nyheter-ost/svt-nyheter-ost-12-okt-19-55-1?start=auto&tab=2017
https://web.retriever-info.com/go/?sa=2009394&p=1561834&a=23773&d=057174201710122bb4fab2fe309a7e9c436a9e30000544&s=57174&x=d3aadc7bc5f48f9545b8ce1fcd131826
https://web.retriever-info.com/go/?s=50866&sa=2009394&d=05086620171010b6826af70f8514e088d382a1b35b93cb&p=51862&a=23775&x=7f14ac3e050c8ad4bcd24ff4ed14ae6d
Kontaktpersoner:
Kicki Höök, programledare och Boel Callermo, programägare
8
ARBETSMILJÖ VERKET

Bilder som Charlotte Holmbergh Jacobsson visade under sin presentation

Globalt nätverk under eget varumärke



3

Klimatet viktigt – nya flygplan viktigaste åtgärden

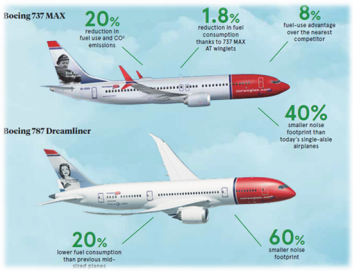
- Alla vill ha ett mer hållbart flyg men att försöka begränsa flygandet med en flygskatt är fel lösning
- Krävs gemensamma insatser från både politiker och flygbransch för att få fram alternativa bränslen
- Klimatutmaningar är ett globalt problem som ska lösas globalt, inte lokalt
- En flygskatt bidrar *inte* till minskad klimatpåverkan – bara att linjer flyttas
- Med den planerade flygskatten kostar det lika mycket att släppa ut mycket som att släppa ut lite

- 30 %

4

Ge incitament till flygbolag som satsar på ny och modern flotta

- Ju nyare flygplan, desto mindre klimatpåverkan
- Ju mindre man släpper ut, desto mindre bör man beskattas
- Nya flygplan minskar CO2 utsläppen med upp till 30%
- Norwegian har en av världens yngsta flygplansflottor – en genomsnittsålder på 3,6 år

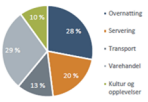


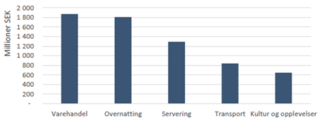
5

Norwegian bidrar till 6,5 miljarder kronor i ökad omsättning per år i Sverige – dessa siffror kan mångdubblas

- Sysselsättingseffekter: Enbart med dagens utlandstrafik bidrar Norwegians passagerare med 13 000 arbetstillfällen
- Ökad omsättning: Utländska turister som flyger till Sverige med Norwegian bidrar med 6,5 miljarder kronor i ökad omsättning – per år
- För näringsliv och investeringar från utlandet är direktlinjer avgörande
- Norwegian vill gärna mångdubbla dessa siffror

MENON ECONOMICS





Källa: Menon Economics

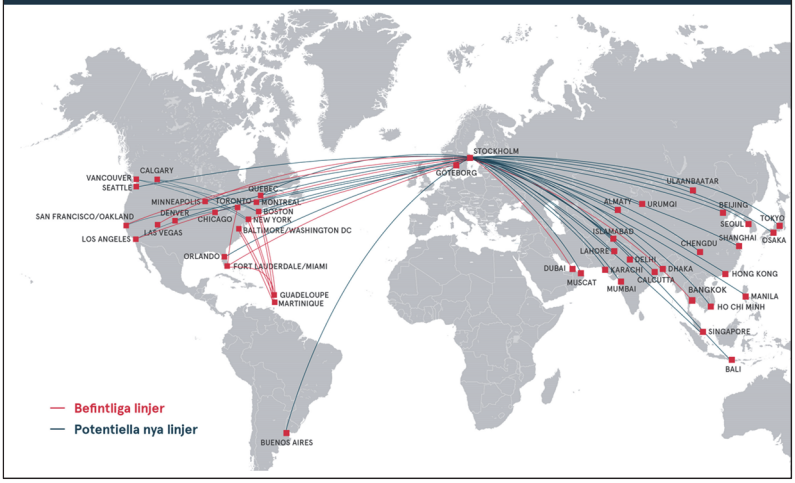
6

Lika konkurrensvillkor bra för Sverige

- Svenska myndigheter måste jobba aktivt för att flygbolag ska behandlas lika och få samma konkurrensfördelar – undvik särbehandlingar
- Ge alla flygbolag samma möjligheter att verka och växa i Sverige
- Svenska myndigheter bör säkerställa att överflygningsrättigheter förhandlas fram
- Skandinaviska myndigheter bör se över gamla avtal som reglerar trafikrättigheter – behöver moderniseras för att passa dagens verklighet
- Skandinaviska myndigheter har pekat ut ett flygbolag som får flyga österut över Ryssland till viktiga marknader som Kina och Japan
- Norwegian vill satsa stort på Sverige och gärna öka tillgängligheten – ökad tillgänglighet bidrar positivt till hela Sveriges välfärd i form av ökad ekonomisk tillväxt, ökad turism och fler jobb

7

Befintliga och möjliga linjer i framtiden – Norwegian vill bidra till ökad tillgänglighet i Sverige



Tusen tack!
9

Bilder som Ulric Långberg visade under sin presentation

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

UTLÄNDSK KONKURRENS

Grov statistik

- 80 % av transportarbetet i Sverige sker med svenska åkerier.
- 20 % är internationell logistik med delar av tillfälligt cabotage i Sverige.
- Idag i huvudsak fjärrtrafiken (ca 25 % av åkerinäringen) som är mycket hårt konkurrensutsatt. Andra sektorer som byggelement och vindkraftverk ökar.
- Effekterna av nya krav med utstationering och ”Road-package” mycket viktigt (exempelvis att även kombitransporter omfattas av anmälningsplikt etc.) Löneskillnaderna den absolut största skillnaden i utländsk konkurrens.
- Statistik av kontroller på väg för litet för att utgöra underlag för (ny) lagstiftning (ex klampning längre än 24 tim)
- Saknas tillgång till fordonsregister inom EU där det går att se var ett fordon är registrerat. Dyker upp fordonskombinationer på svenska vägar som inte är tillåtna i det land som deras registreringsskylt visar.
- Svenska fordon lastar mer vikt och volym än utländska, trots det är saknar vi prismässig konkurrenskraft.

3

Sunda transporter från sunda åkerriföretag

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

KONTROLLER PÅ VÄG

- Antalet kontroller av tunga lastbilar minskar betänkligt.
- Antalet Poliser med behörighet för kontroll av tunga lastbilar minskat oroväckande mycket de senaste åren.
- Direktiv till trafikpolisen måste utöver Kör och vilotider omfatta systematiska kontroller av cabotage/kombitransporter
- Bra att ny lagstiftning kommit på plats med krav på dokument och möjlighet till klampning
- Kontrollerna måste bli vassare på att hitta manipulerade färdskrivare och användning av ”dubbla förarkort”.
- Det måste löna sig att göra rätt och svårt att komma undan med fusk

4

Sunda transporter från sunda åkerriföretag

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG
SAMMANFATTNING
• Det finns ett förklarligt inslag av internationell trafik på våra vägar, omfattningen (?) av den beror på hur finmaskigt nät av kontroller Sverige har. Det måste löna sig att göra rätt, att hållbara transporter ökar.
• Trafikutskottets utredning om tillståndet i svensk åkerinäring och dess 13 punkter från 2012 bör förverkligas A.S.A.P
• Förväntan på de 7 regeringsuppdragens slutförande
• Avgörande att antalet kontroller vid väg blir bättre och fler.
• Motsägelse: Framtidsbransch, fattas ca 4-5 000 lastbilsförare i Sverige idag och godsmängden förutspås öka med ca 50 % till 2030?!
5
Sunda transporter från sunda åkeriföretag

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG
Sveriges Åkeriföretag
Box 7248, 103 89 Stockholm
Tel 08 753 54 00
www.akeri.se
Stolta och lönsamma åkeriföretag på en sund och attraktiv marknad
ulric.langberg@akeri.se
+46(0)10 510 54 61
Sunda transporter från sunda åkeriföretag

Bilder som Lars Mikaelsson visade under sin presentation

Polisen måste hjälpa de seriösa åkerierna genom att bötfälla de oseriösa.
KEL-BERG
KEL-BERG
KEL-BERG

Inför beställaransvar. Främja sund och tillväxtstärkande konkurrens. Hindra osund konkurrens.
KEL-BERG
KEL-BERG
KEL-BERG

2015/16:RFR1 KONSTITUTIONSUTSKOTTET
Statsråds medverkan i konstitutionsutskottets granskning

2015/16:RFR2 FINANSUTSKOTTET
Finansutskottets offentliga utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 24 september 2015

2015/16:RFR3 FÖRSVARSUTSKOTTET
Om krisen eller kriget kommer –
En uppföljning av informationsinsatser till allmänheten om den enskildes ansvar och beredskap
Huvudrapport och Bilagor

2015/16:RFR4 KULTURUTSKOTTET
Är samverkan modellen?
En uppföljning och utvärdering av kultursamverkansmodellen

2015/16:RFR5 FINANSUTSKOTTET
Öppna utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 12 november 2015

2015/16:RFR6 FINANSUTSKOTTET
Utvärdering av Riksbankens penningpolitik 2010–2015

2015/16:RFR7 FINANSUTSKOTTET
Review of the Riksbank's Monetary Policy 2010-2015

2015/16:RFR8 SKATTEUTSKOTTET
Punktskattehöjningar på alkohol- och tobaksprodukter – skatteeffekter och påverkan på den oregistrerade anskaffningen av dessa produkter

2015/16:RFR9 CIVILUTSKOTTET
Miljömärkning av produkter – En översikt över de miljömärkningar av produkter som finns i Sverige och i de övriga nordiska länderna

2015/16:RFR10 KONSTITUTIONSUTSKOTTET OCH JUSTITIEUTSKOTTET
Konstitutionsutskottets och justitieutskottets hearing om radikalisering och rekrytering till våldsbejakande extremism i den digitala miljön

2015/16:RFR11 KULTURUTSKOTTET
Kulturutskottets seminarium om kultursamverkansmodellen

2015/16:RFR12 FINANSUTSKOTTET
Offentlig utfrågning om den aktuella penningpolitiken 23 februari 2016

2015/16:RFR13 SOCIALUTSKOTTET
Cancervården – utmaningar och möjligheter

2015/16:RFR14 TRAFIKUTSKOTTET
Kollektivtrafiklagen – en uppföljning

2015/16:RFR15 CIVILUTSKOTTET
Inventering av forskning inom civilutskottets beredningsområde 2016

2015/16:RFR16	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning inför proposition om forskning och innovation
2015/16RFR17	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om förutsättningar för svensk film
2015/16RFR18	UTBILDNINGSUTSKOTTET Digitaliseringen i skolan – dess påverkan på kvalitet, likvärdighet och resultat i utbildningen
2015/16RFR19	UTBILDNINGSUTSKOTTET Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige
2015/16RFR20	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om utvärderingen av penningpolitiken 2010-2015 12 maj 2015
2015/16RFR21	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Finanspolitiska rådets rapport 2016
2015/16RFR22	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets öppna utfrågning om lärarbrist
2015/16RFR23	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets seminarium om cancervården – utmaningar och möjligheter
2015/16RFR24	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets öppna utfrågning om brist på utbildade inom naturvetenskap och teknik
2015/16RFR25	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om piratkopiering och andra rättighetsintrång på den digitala marknaden
2015/16RFR26	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur
2015/16RFR27	CIVILUTSKOTTET Civilutskottets offentliga utfrågning om familjerätten är i takt med tiden

2016/17:RFR1	TRAFIKUTSKOTTET It-infrastrukturen – i dag och i framtiden
2016/17:RFR2	CIVILUTSKOTTET Uppföljning av den nya fastighetsmäklarlagen
2016/17:RFR3	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 27 september 2016
2016/17:RFR4	UTBILDNINGSUTSKOTTET Forskarskolor för lärare och förskollärare – en uppföljning av fyra statliga satsningar
2016/17:RFR5	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 15 november 2016
2016/17:RFR6	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Socialförsäkringsutskottets offentliga utfrågning om Finsams fortsatta utveckling - nästa steg
2016/17:RFR7	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av systemet med överlåtbara fiskerättigheter i det pelagiska fisket
2016/17:RFR8	SKATTEUTSKOTTET OCH NÄRINGSUTSKOTTET Konkurrenskraften hos svenska multinationella företag i ljuset av nya regler inom internationell beskattning
2016/17:RFR9	CIVILUTSKOTTET Civilutskottets offentliga utfrågning om marknadsföring i sociala medier
2016/17:RFR10	NÄRINGSUTSKOTTET Uppföljning av handlingsplanen för kulturella och kreativa näringar 2010–2012
2016/17:RFR11	SKATTEUTSKOTTET Skatteutskottets seminarium om Skattereformen 25 år – dess historia och framtid
2016/17:RFR12	KULTURUTSKOTTET Statens idrottspolitiska mål – en uppföljning med inriktning på barn och ungdomar
2016/17:RFR13	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 14 mars 2017
2016/17:RFR14	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets offentliga utfrågning om kompetensförsörjningen inom hälso- och sjukvården
2016/17:RFR15	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om framtidens public service
2016/17:RFR16	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om ett ökat kollektivt resande för framtiden

2016/17:RFR17 CIVILUTSKOTTET
Offentlig utfrågning
Riktvärden för trafikbuller

2016/17:RFR18 SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET
Offentlig utfrågning om åtgärder för lägre sjukfrånvaro och om hanteringen av regionala skillnader i sjukförsäkringen

2016/17:RFR19 FINANSUTSKOTTET
Offentlig utfrågning om Finanspolitiska rådets rapport 2017

2016/17:RFR20 TRAFIKUTSKOTTET
Offentlig utfrågning om it-infrastrukturen – i dag och i framtiden

2016/17:RFR21 NÄRINGSUTSKOTTET
Näringsutskottets offentliga utfrågning om framtidens innovations- och entreprenörskapsklimat

2016/17:RFR22 FINANSUTSKOTTET
Finansutskottets offentliga utfrågning om den finansiella stabiliteten den 13 juni 2017

2016/17:RFR23 KULTURUTSKOTTET
Kulturutskottets seminarium om statens idrottspolitiska mål med inriktning på barn och ungdomar

2016/17:RFR24 SKATTEUTSKOTTET
Skatter som drivkrafter för företags lokalisering

2017/18:RFR1	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Riksrevisionen - en del av riksdagens kontrollmakt
2017/18:RFR2	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Vägen till arbete för unga med funktionsnedsättning – en uppföljning och utvärdering
2017/18:RFR3	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om den aktuella penningpolitiken 28 september 2017
2017/18:RFR4	CIVILUTSKOTTET Civilutskottets offentliga utfrågning om barns skuldsättning
2017/18:RFR5	SOCIALUTSKOTTET Samordnad individuell plan (SIP) – en utvärdering
2017/18:RFR6	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om internationell handel
2017/18:RFR7	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om framtidens spelpolitik
2017/18:RFR8	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om finansiell stabilitet och makrotillsyn den 23 januari 2018
2017/18:RFR9	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om vägen till arbete för unga med funktionsnedsättning – en uppföljning och utvärdering
2017/18:RFR10	SOCIALUTSKOTTET Personlig assistans – effekter av rättsutvecklingen
2017/18:RFR11	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Forskarhearing om nya svenskar och demokratin
2017/18:RFR12	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 6 mars 2018
2017/18:RFR13	TRAFIKUTSKOTTET Fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan – flytande, gasformiga och elektriska drivmedel inom vägtrafik, sjöfart, luftfart och spårbunden trafik