



Yrkestrafik

Sammanfattning

I betänkandet behandlar trafikutskottet 42 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2013 om yrkestrafik. Motionsyrkandena avser bl.a. tillsyn och kontroller, böter och sanktioner vid överträdelser, hindrande av fortsatt färd, cabotageregler, villkoren inom yrkestrafiken, beställaransvar och säkra uppställningsplatser.

Utskottet föreslår att riksdagen riktar sex tillkännagivanden till regeringen.

I det första tillkännagivandet framförs behovet av att stärka och samordna myndigheternas kontroll av yrkesmässiga godstransporter på väg samt behovet av bättre dokumentation vid kontroller av cabotagetransporter.

I det andra tillkännagivandet framförs att det utöver mer kännbara böter och sanktioner bör införas en effektivare möjlighet för polisen att hålla fordon i kvarstad, bl.a. genom klampning, och att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med förslag som möjliggör detta.

I det tredje tillkännagivandet framförs att regeringen bör verka för att de sociala villkoren inom åkerinäringen säkras vid en eventuell revidering av gällande EU-regler om cabotagetransporter samt att regeringen bör begära ett tillfälligt uppehåll för sådana transporter om den inte lyckas komma till rätta med överträdelserna av cabotagetransportbestämmelserna.

I det fjärde tillkännagivandet framförs att beställaransvaret bör skärpas och att det bör tas fram ett beräkningsunderlag för vägtransporter som utförs enligt gällande regler och avtal.

I det femte tillkännagivandet framförs att åtgärder bör vidtas för att komma till rätta med missförhållandena i åkeribranschen till följd av s.k. falska egenföretagare och oseriösa bemanningsföretag.

I det sjätte tillkännagivandet framförs att arbetet för att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskyndas.

Utskottet avstyrker övriga motionsförslag och konstaterar bl.a. att det nyligen har gjorts översyner av undantagen från Transportstyrelsens avgifter för tillsyn av kör- och vilotider samt Kustbevakningens befogenheter.

I betänkandet finns sju reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning	6
Utskottets överväganden	7
Tillsyn och kontroller	7
Kustbevakningens tillsyns- och kontrollverksamhet	16
Böter och sanktioner samt hindrande av fortsatt färd	18
Ändringar av cabotagereglerna	26
Beställaransvar	29
Villkoren inom yrkestrafiken	31
Undantag från Transportstyrelsens avgifter för tillsyn av kör- och vilotider	35
Säkra uppställningsplatser	37
Åtgärder mot chaufförsbrist	39
Reservationer	41
1. Tillsyn och kontroller, punkt 1 (M, FP, C, KD)	41
2. Böter och sanktioner samt hindrande av fortsatt färd, punkt 3 (M, FP, C, KD)	44
3. Ändringar av cabotagereglerna, punkt 4 (M, FP, C, KD)	47
4. Beställaransvar, punkt 5 (M, FP, C, KD)	50
5. Villkoren inom yrkestrafiken, punkt 6 (M, FP, C, KD)	52
6. Säkra uppställningsplatser, punkt 8 (M, FP, C, KD)	54
7. Åtgärder mot chaufförsbrist, punkt 9 (S, MP, V)	56
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	58
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013	58

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Åtgärder mot illegal verksamhet i åkeribranschen

1. Tillsyn och kontroller

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om behovet av att stärka och samordna myndigheternas kontroll av yrkesmässiga godstransporter på väg samt behovet av bättre dokumentation vid kontroller av cabotagetransporter. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:Sk376 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 20 i denna del,

2013/14:Sk411 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 26,

2013/14:T306 av Johan Andersson och Sven-Erik Bucht (båda S),

2013/14:T312 av Sven-Erik Bucht (S),

2013/14:T316 av Per-Ingvar Johnsson (C),

2013/14:T421 av Peter Persson och Anders Karlsson (båda S) yrkande 1,

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 3 och 5 samt

2013/14:T516 av Åsa Lindestam m.fl. (S) i denna del,

bifaller delvis motionerna

2013/14:T448 av Emil Källström (C) och

2013/14:T449 av Per-Ingvar Johnsson (C) i denna del och

avslår motion

2013/14:T398 av Lars Beckman och Ann-Britt Åsebol (båda M).

Reservation 1 (M, FP, C, KD)

2. Kustbevakningens tillsyns- och kontrollverksamhet

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T290 av Anders Hansson (M) och

2013/14:T291 av Anders Hansson (M).

3. Böter och sanktioner samt hindrande av fortsatt färd

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att det utöver behovet av mer kännbara böter och sanktioner bör införas en effektivare möjlighet för polisen att hålla fordon i kvarstad, bl.a. genom klampning, och att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett förslag som möjliggör detta. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:Sk376 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 20 i denna del,

2013/14:T272 av Thomas Strand (S),

2013/14:T276 av Louise Malmström (S),

2013/14:T288 av Lena Asplund (M),

2013/14:T310 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S),

2013/14:T327 av Jonas Eriksson och Mats Pertoft (båda MP),

2013/14:T383 av Anna Wallén (S),
 2013/14:T428 av Eva-Lena Jansson och Matilda Ernkrans (båda S),
 2013/14:T436 av Andreas Carlson (KD),
 2013/14:T449 av Per-Ingvar Johnsson (C) i denna del,
 2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 9 och 10,
 2013/14:T516 av Åsa Lindestam m.fl. (S) i denna del och
 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 37.

Reservation 2 (M, FP, C, KD)

4. **Ändringar av cabotagereglerna**

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen bör verka för att de sociala villkoren inom åkerinäringen säkras vid en eventuell revidering av gällande EU-regler om cabotagetransporter samt att regeringen bör begära ett tillfälligt uppehåll för sådana transporter om den inte lyckas komma till rätta med överträdelserna av cabotagetransportbestämmelserna. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2 samt avslår motion

2013/14:T390 av Tony Wiklander och Anna Hagwall (båda SD) yrkande 1.

Reservation 3 (M, FP, C, KD)

5. **Beställaransvar**

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att beställaransvaret bör skärpas och att det bör tas fram ett beräkningsunderlag för vägtransporter som utförs enligt gällande regler och avtal. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:Sk376 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 20 i denna del,

2013/14:Sk411 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 25,

2013/14:T449 av Per-Ingvar Johnsson (C) i denna del och

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 6 och 7.

Reservation 4 (M, FP, C, KD)

6. **Villkoren inom yrkestrafiken**

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att åtgärder bör vidtas för att komma till rätta med missförhållandena i åkeribranschen till följd av s.k. falska egenföretagare och oseriösa bemanningsföretag. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2013/14:Sk376 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 20 i denna del,

2013/14:Sk411 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkandena 27 och 28,

2013/14:T250 av Billy Gustafsson (S),

2013/14:T364 av Pia Nilsson m.fl. (S) yrkande 1,

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4 och

2013/14:T516 av Åsa Lindestam m.fl. (S) i denna del och
bifaller delvis motion
2013/14:T390 av Tony Wiklander och Anna Hagwall (båda SD)
yrkande 3.

Reservation 5 (M, FP, C, KD)

Övriga frågor

7. Undantag från Transportstyrelsens avgifter för tillsyn av kör- och vilotider

Riksdagen avslår motion
2013/14:T402 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M).

8. Säkra uppställningsplatser

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet
anför om att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för
yrkestrafiken behöver påskyndas. Därmed bifaller riksdagen motion
2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 11 och 12 samt
bifaller delvis motion
2013/14:T390 av Tony Wiklander och Anna Hagwall (båda SD)
yrkande 2.

Reservation 6 (M, FP, C, KD)

9. Åtgärder mot chaufförsbrist

Riksdagen avslår motion
2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8.

Reservation 7 (S, MP, V)

Stockholm den 1 april 2014

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Lotta Finstorp (M), Christer Akej (M), Gunnar Hedberg (M) och Bengt Berg (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 42 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2013 om godstrafik. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilagan.

I samband med beredningen av ärendet har utskottet bjudit in företrädare för Sveriges Åkeriföretag, Transportarbetareförbundet och Transportindustriförbundet för att lämna information om yrkestrafikrelaterade frågor vid utskottets sammanträde den 25 mars 2014.

Utskottets överväganden

Tillsyn och kontroller

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om behovet av att stärka och samordna myndigheternas kontroll av yrkesmässiga godstransporter på väg samt behovet av bättre dokumentation vid kontroller av cabotagetransporter. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om tillsyn, kontroller och dokumentation vid cabotagetransporter samt avslår en motion om att se över arbetsuppgifterna för olika yrkeskategorier inom polisen vid vägkontroller.

Jämför reservation 1 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

Trafikutskottet presenterade i mars 2012 en uppföljningsrapport om tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg (2011/12:RFR8). I uppföljningen konstaterades att det fortfarande återstår ett utvecklingsarbete för att tillämpningen av reglerna för de yrkesmässiga godstransporterna på väg ska medverka till en effektiv tillsyn inom yrkestrafikområdet.

Utskottets uppföljning behandlades i betänkande 2011/12:TU8. I betänkandet konstaterades att den uppföljning som utskottets uppföljningsgrupp har genomfört visar att tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg behöver förbättras och bli mer effektiv. Utskottet konstaterade vidare att det som framkom i uppföljningen tydligt visar på vikten av kraftfulla insatser för att stärka kontroll- och tillsynsverksamheten i syfte att öka trafiksäkerheten, förbättra arbetsmiljön och främja konkurrens på lika villkor inom branschen. Utskottet slog också fast att det ser allvarligt på de brister som har redovisats i uppföljningsrapporten, att det behövs tydligare styrning och samordning av myndigheternas tillsyn och kontroller och att det är angeläget att Transportstyrelsen tar fram en tillsynsstrategi. Vidare framhölls att det behövs kraftfulla åtgärder för en förbättrad samverkan mellan myndigheterna och mellan myndigheterna och åkeribranschen. Utskottet riktade också uppmärksamheten på att de ansvariga myndigheterna måste prioritera brott inom yrkestrafiken samt avsätta resurser och vidta åtgärder för att säkra tillgången på kompetens för detta. Utskottet konstaterade även att det behövs mer effektiva verktyg för att komma till rätta med de överträdelser som sker så att seriös åkeriverksamhet på lika villkor kan säkerställas.

Med anledning av iakttagelserna i trafikutskottets uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg gav regeringen i mars 2012 Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att bl.a. genomföra en tillståndsmätning och ta fram en ordning för en återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg samt föreslå eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. Uppdraget till Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen, som bl.a. syftade till att stärka tillsynen av yrkestrafiken, slutredovisades den 8 mars 2013.

Den 22 maj 2013 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen skyndsamt bör vidta åtgärder mot illegal verksamhet i åkeribranschen (bet. 2012/13:TU16, rskr. 2012/13:228). Utifrån detta beslutade regeringen den 30 maj 2013 att ge Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. I uppdraget ingick bl.a. att redovisa fördjupade analyser om konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken på väg ur ett bredare perspektiv och om det finns specifika problem som är kopplade till cabotagetransporter. I uppdraget ingick även att Transportstyrelsen i de fall som problem framkommer ska lämna förslag till åtgärder för att lösa dessa. Transportstyrelsen genomförde uppdraget i samverkan med bl.a. företrädare för Rikspolisstyrelsen, polismyndigheterna i Västra Götaland, Skåne, Stockholm, Västerbotten och Norrbotten, Åklagarmyndigheten, Sveriges Åkeriföretag, Transportarbetareförbundet, Transportindustriförbundet och företrädare för Transportgruppen. Därutöver har även andra myndigheter och intressenter bidragit med kunskapsunderlag.

Transportstyrelsen redovisade uppdraget för Näringsdepartementet den 28 februari 2014.

Motionerna

Johan Andersson och Sven-Erik Bucht (båda S) pekar i motion 2013/14:T306 på att en cabotagetransport innebär att ett transportföretag under en begränsad period utför inrikes transporter för någon annans räkning i en medlemsstat i EU eller EES där företaget inte är etablerat. Ett transportföretag som kommer med last i internationell trafik har rätt att utföra upp till tre cabotagetransporter inom sju dagar efter sista lossningen av det internationella godset. Enligt motionärerna har det vid kontakter med branschen framkommit att de svenska myndigheternas tillsyn upplevs vara bristfällig, och de påpekar att detta även har påtalats i en rapport från riksdagens trafikutskott (2011/12:RFR8). Motionärerna efterfrågar därför att systemet för tillsyn av cabotagetransporter snarast bör förbättras.

Sven-Erik Bucht (S) anför i motion 2013/14:T312 att den begränsade rätten att utföra cabotagetransport inom EU och EES har många brister i fråga om uppföljning och kontroll i Sverige. Motionären hänvisar till en undersökning från Lunds Tekniska Högskola som visar att cabotagetrans-

porter är mycket omfattande och att det görs betydligt fler transporter än vad regelverket tillåter. Att detta kan fortgå beror enligt åkeribranschen på den undermåliga kontrollen och uppföljningen av cabotagereglererna i Sverige. Motionären understryker att den svenska åkerinäringen är hårt pressad av den snedvridna konkurrens som uppstår på grund av den olagliga omfattande cabotagetransport som sker inom landets gränser. Motionären anför därför att det är av stor vikt att regelverken följs upp och kontrolleras av alla länder som omfattas av regelverket. I motionen framhålls att det är av största vikt att bristen på tillsyn och kontroll tas på allvar och att en förbättring nås snarast.

Per-Ingvar Johnsson (C) anför i motion 2013/14:T316 att missbruk i tillämpningen av cabotageregler och en nästan obefintlig kontroll av dessa transporter ofta anges som orsak till oseriös konkurrens och dumpning av fraktpriserna i Sverige. Motionären pekar på att den låga prissättningen av frakter har lett till att svenska åkerier och svenska chaufförer har svårt att konkurrera med utländska åkerier och utländska chaufförer. Det finns ett beställaransvar för att det som beställs ska gå att utföra på ett lagligt sätt men erfarenheten är att åklagare och domstolar på grund av brister i dokumentationen av transporter i praktiken inte kan utkräva något ansvar. Eftersom det i Sverige saknas krav på dokumentation i bilarna om vilka frakter som utförs kan cabotagereglerernas efterlevnad inte kontrolleras. Motionären hänvisar till att Danmark har infört dokumentationskrav för de cabotagetransporter som utförs där. I motionen framhålls behovet av bättre dokumentation och kontrollmöjligheter när det gäller cabotagetransporter i Sverige.

Lars Beckman och Ann-Britt Åsebol (båda M) anger i motion 2013/14:T398 att kontroller av godstransporter på väg utförs av specialutbildad personal inom polisen. Inom polisen är poliser och bilinspektörer behöriga tjänstemän men det finns skillnader i vilka kontroller respektive personalgrupp får utföra i samband med kontroll på väg. Hastighetskontroller med laserinstrument får enbart utföras av poliser medan hastighetskontroll via uppgifter i färdskrivaren även kan utföras av en bilinspektör. I det senare fallet ska bilinspektören först utföra kontrollen och därefter övertyga en polis att det ska rapporteras. Enligt motionärerna förefaller detta ineffektivt och resurskrävande; denna uppdelning av behörigheter borde åtgärdas för att uppnå högre effektivitet vid vägkontroller. I motionen efterfrågas därför en översyn av möjligheterna för att kontrollerande personal i större utsträckning kan utföra fler arbetsuppgifter.

Peter Persson och Anders Karlsson (båda S) anför i motion 2013/14:T421 att fungerande godstransporter är en nödvändighet för ett exportland, och att lastbilstransporter har en avgörande betydelse för den svenska exportindustrin. Motionärerna menar att i likhet med taxibranschen utsätts nu seriösa åkeriföretag för illojal konkurrens såväl från åkerier baserade i Sverige som utnyttjar falska F-skattsedlar som från utländska åkerier. Det handlar även om utländska åkerier som bedriver illegal inrikestrafik i Sve-

rige i strid med EU:s cabotageregler och där de anställda inte sällan arbetar under mycket dåliga förhållanden. Motionärerna anser att det krävs en noggrannare kontroll av att dagens regelverk efterlevs inom åkeribranschen och efterfrågar att de ansvariga myndigheterna, bl.a. Polisen, Transportstyrelsen, Trafikverket, Skatteverket och Arbetsmiljöverket, samordnar sina insatser bättre för att stärka den svenska åkerinäringen (yrkande 1).

Emil Källström (C) framhåller i motion 2013/14:T448 att den svenska marknaden för lastbilstransporter behöver bättre och mer rättvisa konkurrensvillkor. Motionären anger att många svenska åkerier dagligen upplever svårigheter förknippade med konkurrens från helt eller delvis utländska aktörer som håller låga priser genom att tumma på regelverk för bl.a. förarvika och trafiksäkerhet. Sverige ska vara i framkant när det gäller europeisk integration och fri konkurrens och detta ska bygga på god regelefterlevnad och på att trafiksäkerhetsbestämmelser respekteras av alla. Motionären anför att utöver att fler aktörer måste ta ett större beställansvar har även staten en mycket viktig roll. Motionären framför att det nu krävs krafttag där bl.a. sådana statliga myndigheter som polisen, Skatteverket och tullen samverkar för att säkerställa regelefterlevnad och garantera rättvisa konkurrensvillkor för åkerinäringen.

Per-Ingvar Johnsson (C) anför i motion 2013/14:T449 i denna del att det framstår som nödvändigt att öka antalet trafikpoliser i landet och överväga om trafikkontrollen ska utgöra en mer självständig verksamhet inom polismyndigheten för att få till stånd en bättre kontroll och regelefterlevnad i den tunga lastbilstrafiken. I motionen påtalas behovet av en bättre regelefterlevnad i åkeribranschen genom tillräckliga resurser för kontroller av fordon och förare.

Anders Ygeman m.fl. (S) pekar i kommittémotion 2013/14:T510 yrkande 3 på att det behövs en sund utveckling av den yrkestrafik som bedrivs i Sverige och att särskilt fokus måste sättas på att de regelverk som finns i dag för yrkestrafiken verkligen efterföljs. I motionen konstateras att ansvaret för kontrollen av yrkestrafiken i dag är utspritt på en rad olika myndigheter, och motionärerna efterfrågar därför en tydlig samordning mellan myndigheterna där polisen, Transportstyrelsen, Trafikverket, tullen, Skatteverket och Arbetsmiljöverket måste involveras. Enligt motionärerna är det också en fördel om arbetsmarknadens parter på vägtrafikområdet deltar i arbetet. Vidare pekar motionärerna på att det i Norge ställs krav på att den som utför tillfälliga inrikes transporter ska kunna uppvisa frakthandlingar på den internationella transport som föregick den tillfälliga inrikestrafiken. Då denna åtgärd också skulle kunna vara intressant för Sverige efterfrågar motionärerna att frakthandlingar visas för den ursprungliga internationella transporten till Sverige vid cabotagettransport (yrkande 5).

Åsa Lindestam m.fl. (S) framhåller i motion 2013/14:T516 i denna del behovet av ökat samarbete och annan polisorganisering för att komma till rätta med den olagliga trafiken.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framför i partimotion 2013/14:Sk376 att Tullverket bör ingå i den samordning mellan myndigheter som i dag redan finns för att motverka illegala transporter i Sverige. I motionen anförs vidare att det i dag bara krävs att föraren har den aktuella fraktsedeln i bilen, vilket gör det omöjligt för en trafikpolis att bedöma om det rör sig om en laglig cabotagetransport eller en illegal inrikesfrakt. Motionärerna efterlyser därför att det införs krav på att föraren ska ha med sig fullständig dokumentation i bilen om sina transporter inom landets gränser (yrkande 20 i denna del).

Leif Jakobsson m.fl. (S) konstaterar i kommittémotion 2013/14:Sk411 att det krävs en noggrannare kontroll av att dagens regelverk efterlevs inom åkeribranschen. Motionären anser att de ansvariga myndigheterna, t.ex. polisen, Transportstyrelsen, Trafikverket, Skatteverket och Arbetsmiljöverket, måste samordna sina insatser mot åkerinäringen bättre och efterfrågar en nationell samordnare för bättre regel efterlevnad i åkeribranschen (yrkande 26).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka att fungerande godstransporter är en nödvändighet för ett exportland som Sverige. Dessvärre ser utskottet nu att seriösa åkeriföretag utsätts för illojal konkurrens såväl från åkerier baserade i Sverige som utnyttjar falska F-skattsedlar som från utländska åkerier. Det handlar bl.a. om utländska åkerier som begår överträdelse av gällande cabotagetransportbestämmelser eller som kör olaga yrkesmässig trafik i Sverige och där de anställda inte sällan arbetar under mycket dåliga förhållanden. Utskottet ser att ett missbruk i tillämpningen av cabotagereglererna och en nästan obefintlig kontroll av dessa transporter ofta utgör en orsak till den oseriösa konkurrens och den dumpning av fraktpriserna som vi ser i Sverige.

Enligt gällande regelverk har ett transportföretag som kommer med last i internationell trafik rätt att utföra upp till tre cabotagetransporter inom sju dagar efter sista lossningen av det internationella godset. Tyvärr sker överträdelse mot detta, vilket bekräftas av såväl kontakter med branschen som en undersökning från Lunds Tekniska Högskola som visar att cabotagetransporter är mycket omfattande och att det görs betydligt fler transporter än vad regelverket tillåter. Utskottet menar att en konsekvens av att cabotagereglererna överträds är att den svenska åkerinäringen blir hårt pressad av den snedvridna konkurrens som uppstår. Den låga prissättningen av frakter har lett till att svenska åkerier och svenska chaufförer har svårt att konkurrera med utländska åkerier och utländska chaufförer.

Kontroller och samverkan

Utskottet anser att det är angeläget att regelverken följs upp och kontrolleras i alla länder som omfattas av regelverket. Utskottet vill vidare framhålla att det är av största vikt att bristen på tillsyn och kontroll tas på allvar och att en förbättring uppnås snarast.

När det gäller kontroller och samverkan mellan länder kan utskottet inledningsvis konstatera att det finns gemensamma EU-regler om detta. I de fall som utländska tunga fordon och utländska transportföretag begår överträdelse ska dessa enligt gällande regelverk rapporteras till fordonets och företagets hemland där åtgärder ska vidtas (dir. 2000/30/EG). Den nuvarande hanteringen med informationsutbyte mellan länder ännu inte digitaliserad men det pågår ett arbete inom EU där varje medlemsstat ska bygga upp elektroniska register över sina transportföretag för att medlemsstaterna sedan på ett tydligt och konsekvent sätt ska kunna utbyta information med varandra. Det s.k. ERRU-systemet (European Register of Road Transport Undertakings) för utbyte av yrkestrafikinformation är en del i detta. Om ett utländskt transportföretag begår en allvarlig överträdelse i Sverige ska information om detta skickas till företagets hemland (etableringsmedlemsstaten) som sedan vidtar åtgärder mot företaget. De överträdelser som ska meddelas innefattar bl.a. brott mot reglerna för transport av farligt gods, överlast, kör- och vilotidsbestämmelserna, allvarliga fordonsbrister och transporter av passagerare eller gods utan giltigt körkort eller giltigt gemenskapstillstånd. De behöriga myndigheterna i företagets hemland ska så snart som möjligt, och senast inom sex veckor efter det slutliga avgörandet i ärendet, underrätta de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där överträdelsen uppdagades om vilka sanktioner som har beslutats mot företaget.

I enlighet med förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik ska EU-länderna införa ett riskvärderingssystem senast den 1 januari 2015. Införandet av ett sådant riskvärderingssystem syftar till att medverka till en mer effektiv kontrollverksamhet och till att informationsutbytet mellan medlemsstaterna om vilka företag som har brutit mot de EU-gemensamma reglerna kan underlättas. Transportstyrelsen har framhållit att det är av största vikt att information om överträdelser skickas till den medlemsstats riskvärderingssystem där riskvärderingen ska utföras så att den ansvariga myndigheten i den medlemsstaten får tillräckligt med information om företaget för att göra den tillsyn och de ingripanden som krävs enligt förordningen. Det är enbart i företagets hemland som gemenskapstillstånden (grunden för de internationella transportererna) kan ifrågasättas och därför bör informationen styras dit när det gäller den utländska yrkesmässiga trafiken i Sverige.

Transportstyrelsen övertog 2011 ansvaret för att genomföra företagskontroller av kör- och vilotider från polisen. Det är dock fortfarande polisen som har till uppgift att kontrollera efterlevnaden av kör- och vilotidsbestäm-

melserna på väg. Syftet med kontrollerna av kör- och vilotider är att bidra till en sund konkurrens inom transportnäringen och att förbättra trafiksäkerheten på vägarna och arbetsförhållandena för förarna. Transportstyrelsen och polisen kontrollerar vardera hälften av det totala antalet kontrollarbetsdagar som ska göras årligen. Det innebär att Transportstyrelsen årligen ska genomföra kör- och vilotidskontroller motsvarande 264 000 kontrollarbetsdagar. Under 2011 var denna kontrollverksamhet under uppbyggnad inom myndigheten och därför genomfördes inte de föreskrivna företagskontrollerna. Under 2012 genomfördes kontroller för ca 12 000 kontrollarbetsdagar och under 2013 ökade antalet till ca 112 600. För 2014 och därefter redovisar myndigheten att den kommer att kunna genomföra den föreskrivna mängden kontroller. Enligt Transportstyrelsen kommer kontrollerna att underlättas genom de effektiviseringar som har gjorts inom myndigheten inför 2014; bland annat har myndighetens analysverktyg för kör- och vilotidskontroller uppdaterats och ett antal nya medarbetare kommer att börja arbeta på myndigheten för att genomföra tillsyn och kontroller. Utskottet förutsätter att Transportstyrelsen nu har kommit så långt att myndigheten fr.o.m. 2014 ska kunna uppfylla de krav som EU ställer på medlemsländerna när det gäller att genomföra företagskontroller av kör- och vilotider.

Utskottet vill i sammanhanget även tydligt understryka de krav som måste ställas på polisens organisering för att komma till rätta med den olagliga trafiken. Utskottet vill här peka på att det i trafikutskottets uppföljning av de yrkesmässiga godstransporterna på väg (2011/12:RFR8) som presenterades i mars 2012 tydligt framgick att resurserna för tillsyn och kontroller av de yrkesmässiga godstransporterna på väg är begränsade och att det finns en uppenbar risk för att situationen inom några få år kan bli än mer problematisk. När uppföljningen genomfördes redovisade Rikspolisstyrelsen att det fanns ca 140 trafikpoliser med specialkompetens för kontroller av yrkesmässiga godstransporter på väg samt ett sextiotal bilinspektörer. I uppföljningen framkom att ungefär 40 av dessa poliser kommer att ha gått i pension inom de närmaste fyra åren samtidigt som det har visat sig svårt att rekrytera personer med motsvarande kompetens för att ersätta dem. Utifrån detta gjorde utskottets uppföljningsgrupp bedömningen att det är viktigt att uppmärksamma frågan om hur man ska kunna säkra att det även på längre sikt går att upprätthålla den specialkompetens som krävs inom polisen för att kunna verka för en hög regel efterlevnad inom de tunga godstransporterna på väg. Uppföljningsgruppen ansåg vidare att detta är en fråga som är gemensam för hela trafikpolisorganisationen och att den därför inte kan lösas om länspolismyndigheterna arbetar var för sig med frågan.

När det gäller polisens arbete med kontroller av yrkestrafiken vill utskottet också peka på den större omorganisation av polisväsendet som snart kommer att genomföras. Riksdagen beslutade i december 2012 om en samslagning till en enad polismyndighet. Beslutet innebär att de nuva-

rande 21 polismyndigheterna kommer att slås ihop till en ny nationell polismyndighet fr.o.m. 2015. Sammanslagningen av landets polismyndigheter kommer att genomföras i sju faser. Utskottet förutsätter att den nya polisorganisationen genomförs utifrån att även polisens kontrollverksamhet av yrkesmässiga godstransporter på väg prioriteras och att nödvändiga ekonomiska resurser tillförsäkras inom myndigheten för detta ändamål. Utskottet förutsätter vidare att sammanslagningen till den nya Polismyndigheten kommer att genomföras så att fördelarna med att geografiska gränser suddas ut, att det blir lättare att samarbeta och att förutsättningarna blir bättre för att utnyttja specialresurser tas till vara fullt ut. Mot bakgrund av de iakttagelser som gjorts tidigare i trafikutskottets uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg avser utskottet att fortsätta följa hur polisens resurser för att kontrollera den tunga godstrafiken tillvaratas och utvecklas i den nya polisorganisationen. Utskottet vill understryka att det är av avgörande betydelse att den nya polismyndigheten säkrar en tillräcklig personalresurs i form av kompetenta trafikpoliser och bilinspektörer så att den tunga godstrafiken kan kontrolleras på det sätt som krävs.

Utskottet anser också att det behövs en ökad nationell samordning för en bättre regelefterlevnad i åkeribranschen och vill därför påtala behovet av att de ansvariga myndigheterna, bl.a. polisen, Transportstyrelsen, Trafikverket, Skatteverket och Arbetsmiljöverket måste samverka bättre i sina insatser mot åkerinäringen. Utskottet anser även att Tullverket bör ingå i den samordning mellan myndigheter som finns redan i dag för att motverka illegala transporter som utförs i Sverige. Det är också en fördel om arbetsmarknadens parter på vägtrafikområdet deltar i arbetet.

Krav på att medföra dokumentation i lastbil

I förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg föreskrivs om internationell transport att gemenskapstillstånd ska utfärdas i transportföretagets namn och att det inte får överlåtas (artikel 4). Vidare föreskrivs att en bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet ska medföras i transportföretagets samtliga fordon och visas upp på begäran av en behörig kontrollant. För fordonståg gäller att den bestyrkta kopian ska följa motorfordonet. I samma EU-förordning föreskrivs om cabotage att inrikes godstransporter på väg som utförs i en värdmedlemsstat av ett utlandsetablerat transportföretag endast ska anses förenliga med denna förordning om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på inkommande internationell transport och på varje påföljande cabotagetransport som därefter har utförts (artikel 8.3). Utskottet kan konstatera att det i samma artikel föreskrivs att det bevismaterial som avses endast ska innehålla följande uppgifter avseende varje transport:

- Avsändarens namn, adress och namnteckning.
- Transportföretagets namn, adress och namnteckning.

- Mottagarens namn, adress och namnteckning samt datum då godset levererades.
- Gängse beskrivning av godsets art och av den förpackningsmetod som använts samt godsets bruttovikt eller annan uppgift om mängden.
- Motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer.

Vidare föreskrivs att inga ytterligare handlingar ska krävas som bevis för att de villkor som fastställs i artikel 8 har uppfyllts (artikel 8.4).

Utifrån de gällande EU-reglerna kan utskottet konstatera att det i Sverige saknas krav på dokumentation i bilarna om vilka frakter som utförs och att detta innebär att cabotagereglerens efterlevnad svårigen låter sig kontrolleras. Utskottet anser därför att det behövs bättre dokumentation och kontrollmöjligheter när det gäller cabotagetransporter i Sverige. Trots att det finns ett beställansvar för att det som beställs ska gå att utföra på ett lagligt sätt är erfarenheten att åklagare och domstolar på grund av brister i dokumentationen av transporter i praktiken inte kan utkräva något ansvar. Då det i dag bara krävs att föraren har den aktuella fraktsedeln i bilen innebär det att det blir omöjligt för en trafikpolis att bedöma om det rör sig om en laglig cabotagetransport eller en illegal inrikesfrakt. Utskottet har noterat att det uppges att det i Norge ställs krav på att den som utför tillfälliga inrikes transporter ska kunna uppvisa frakthandlingar på den internationella transport som föregick den tillfälliga inrikestrafiken. Utskottet anser att det skulle kunna vara något som det skulle kunna vara intressant att ta ställning till även för Sverige. Utskottet anser att den nuvarande situationen inte är tillfredsställande och att det därför skulle behöva införas krav på att föraren har med sig bättre dokumentation i bilen om sina transporter.

Sammanfattande ställningstagande

Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om behovet av att stärka och samordna myndigheternas kontroll av yrkesmässiga godstransporter på väg samt behovet av bättre dokumentation vid kontroller av cabotagetransporter. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2013/14:T306 (S), 2013/14:T312 (S), 2013/14:T316 (C), 2013/14:T421 (S) yrkande 1, 2013/14:T510 (S) yrkandena 3 och 5, 2013/14:T516 (S) i denna del, 2013/14:Sk376 (V) yrkande 20 i denna del och 2013/14:Sk411 (S) yrkande 26, tillstyrker delvis motionerna 2013/14:T448 (C) och 2013/14:T449 (C) i denna del samt avstyrker motion 2013/14:T398 (M).

Kustbevakningens tillsyns- och kontrollverksamhet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motioner om att se över Kustbevakningens befogenheter. Eftersom frågan nyligen har utretts anser utskottet att det i nuläget inte finns någon anledning att ta ytterligare initiativ i frågan.

Bakgrund

Kustbevakningen är en civil statlig myndighet som sorterar under Försvarsdepartementet. Kustbevakningens verksamhet spänner över flera departementsområden. I förordning (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen regleras myndighetens uppgifter, befogenheter och ledning. Kustbevakningen ansvarar för sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss. Inom dessa områden ska myndigheten kunna förebygga, motstå och hantera krissituationer. Kustbevakningen ska också i den utsträckning som följer av föreskrifter bedriva tillsyns- och kontrollverksamhet i fråga om bl.a. sjötrafik, sjösäkerhet och transport av farligt gods. Kustbevakningen har också uppdraget att samordna och förmedla civil sjöinformation till andra myndigheter. De övergripande målen för Kustbevakningens verksamhet beslutas av riksdagen medan den närmare styrningen beslutas av regeringen.

Motionerna

Anders Hansson (M) anför i motion 2013/14:T290 att efterlevnaden av gemensamma regler är en förutsättning för ett välfungerande näringsliv och att det uppstår osund konkurrens gentemot övriga aktörer på marknaden om ett företag inte följer de gemensamma lagarna och förordningarna. För att komma till rätta med vissa av dessa problem avseende internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns gemensamma EU-regler. Enligt reglerna ska ett transportföretag ha ett gemenskapstillstånd för att bedriva verksamhet inom EU, och om föraren i ett transportföretag är medborgare i ett tredjeland, dvs. ett land utanför EU, ska föraren ha ett förartillstånd. Det utfärdande medlemslandet ska kontinuerligt kontrollera att villkoren för tillståndets utfärdande fortfarande uppfylls, och polisen har befogenhet att kontrollera förarens gemenskaps- och förartillstånd. Kustbevakningen genomför ofta kontroller av lastsäkring, utandningskontroller, transport av farligt gods m.m., men den har i dag ingen möjlighet att ingripa om reglerna om gemenskaps- och förartillstånd överträds. Motionären föreslår att möjligheten att ge Kustbevakningen denna befogenhet ses över.

Anders Hansson (M) konstaterar vidare i motion 2013/14:T291 att tunga lastbilar årligen transporterar miljontals ton gods på de svenska vägarna. För att få bästa möjliga körprestanda och säkerhet ställs stora krav på att den transporterade lasten ska vara ordentligt lastsäkrad. Vid hamnar och gränsövergångar sköts kontrollen av lastsäkring främst av Kustbevakningen medan polisen har samma möjlighet till kontroll inom landet. Om polisen skulle upptäcka en lastbil där föraren inte har fullgjort sin skyldighet att säkra lasten kan polistjänstemannen utfärda en ordningsbot på plats. Kustbevakningen har nästan samma befogenhet men med skillnaden att om lastbilsföraren inte har lastsäkrat ordentligt kan en ordningsbot endast utfärdas om föraren kör med s.k. farligt gods. Skulle lasten bestå av icke-farligt gods måste Kustbevakningen tillkalla polisen som i sin tur ska utfärda ordningsbot. Motionären anför att detta förfarande både är resurskrävande och omständligt och att möjligheten att ge Kustbevakningen tillstånd att hantera utfärdandet av ordningsbot rörande bristande lastsäkring av icke-farligt gods därför bör ses över.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att den nuvarande ordningen innebär att det är poliser och bilinspektörer som utför tillsyn av lastsäkring på väg medan det är Kustbevakningen som har tillsynsansvaret för vägtransporter av farligt gods som kommer med fartyg eller ska ombord på fartyg. Last får inte medföras i eller på ett fordon på ett sådant sätt att den kan släpa efter eller falla av fordonet. Om polisen vid en kontroll finner brister i lastsäkring kan följande åtgärder vidtas: föreläggande, hindra fortsatt färd, körförbud och ordningsbot. Polisen har även till uppgift att kontrollera att reglerna om gemenskaps- och förartillstånd följs.

När det gäller Kustbevakningens befogenheter påminner utskottet om att regeringen i januari 2007 beslutade att tillsätta en utredare för att göra en översyn av regleringen av Kustbevakningens befogenheter i den brottsbekämpande och ordningshållande verksamheten, samt lämna förslag till en mer ändamålsenligt författningsreglering. Detta för att skapa förutsättningar för ett effektivare utnyttjande av samhällets samlade resurser för att förebygga, förhindra, upptäcka och utreda brott och ordningsstörningar till sjöss och i kustnära områden. I uppdraget ingick även att analysera om gränsdragningen mellan Kustbevakningens och de andra myndigheternas ansvarsområden inom den brottsbekämpande och ordningshållande verksamheten var lämpligt avvägd. Utredningen lämnade i maj 2008 ett förslag till en ny lag med en samlad och enhetlig reglering av Kustbevakningens och en kustbevakningstjänstemans rättsliga befogenheter (SOU 2008:55). Utredningen har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Försvarsdepartementet.

Utskottet bedömer att det i nuläget inte finns någon anledning att vidta ytterligare initiativ avseende Kustbevakningens befogenheter eftersom den nuvarande ordningen kan anses tillfredsställande. Därmed avstyrker utskottet förslagen i motionerna 2013/14:T290 (M) och 2013/14:T291 (M).

Böter och sanktioner samt hindrande av fortsatt färd

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ger regeringen till känna att det utöver behovet av mer kännbara böter och sanktioner bör införas en effektivare möjlighet för polisen att hålla fordon i kvarstad, bl.a. genom klampning, och att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett förslag som möjliggör detta. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om böter och sanktioner vid överträdelse samt hindrande av fortsatt färd.

Jämför reservation 2 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

Om Transportstyrelsen vid en kontroll konstaterar att regelverket om kör- och vilotider har överträtts ska det berörda företaget betala en sanktionsavgift. Transportstyrelsen fastställer beloppet efter att ha analyserat och bedömt hur allvarliga överträdelserna är. Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. innehåller riktlinjer för kategorisering av överträdelsernas allvarlighetsgrad. Sanktionsavgiften får högst uppgå till 200 000 kronor eller utgöra 10 procent av företagets årsomsättning. En förare kan bli bötfälld vid en vägkontroll, medan arbetsgivaren får betala en sanktionsavgift vid en efterföljande företagskontroll (9 kap. 8 §).

Polisen har i enlighet med flera olika bestämmelser möjlighet att hindra fortsatt färd. I fordonslagen (2002:574) finns generella bestämmelser för fordon. Enligt 5 kap. 3 § fordonslagen ska en polis hindra fortsatt färd med ett fordon som inte är i föreskrivet skick om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Enligt 32 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister har polisen möjlighet att hindra fortsatt färd om det utgör en väsentlig olägenhet om fordonet brukas i strid med särskilt angivna bestämmelser. I yrkestrafiklagen (2012:210) anges i 5 kap. 5 § att en polis får hindra fortsatt färd om ett fordon framförs i strid mot förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och i 7 § att en polis eller en tulltjänsteman får hindra fortsatt färd om ett fordon framförs i strid med lagen. Motsvarande bestämmelser finns också i 10 kap. 1 § förordningen

om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., 7 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) samt i lagen (1972:435) om överlastavgift.

Motionerna

Thomas Strand (S) anför i motion 2013/14:T272 att en stor del av godstrafiken på svenska vägar i dag är trafik från andra länder inom EU eller EES. Motionären anför att många tunga fordon från andra EU-länder trafikerar de svenska vägarna och att vissa av dessa fordon är i mycket dåligt skick, bl.a. är dåliga däck är ett problem som återkommer varje år. Därtill kommer enligt motionären att chaufförer överskrider hastighetsbegränsningar eller framför fordonet på ett annat sätt som medför risker. Överträdelser av kör- och vilotider sker hela tiden och här är polisen maktlös. De böter som eventuellt utdelas för överträdelser betalas sällan och så fort polisen lämnat kontrollplatserna kan föraren åka vidare. Utöver att det är trafikfarligt med chaufförer som sitter och kör 15–20 timmar utan riktiga raster innebär detta enligt motionären att konkurrensen på lika villkor helt sätts ur spel när vi jämför oss med utländska åkerier. I dag har polisen mycket små möjligheter att komma till rätta med dessa problem och det är därför önskvärt att polisens befogenheter utökas så att det blir möjligt att hålla fordonet i kvarstad genom att t.ex. klampa däcken. På så sätt hindras föraren att köra vidare och det blir enklare att utkräva ansvar. Motionären pekar utifrån detta på behovet av en möjlighet för polisen att stoppa både svenskregistrerade och utlandsregistrerade transporter genom s.k. klampning.

Louise Malmström (S) anför i motion 2013/14:T276 att åkeribranschen står inför en hel del utmaningar vad gäller rättvisa konkurrensvillkor, och att lagstiftaren ligger efter när det gäller att täppa till kryphålen. Enligt motionären lyckas myndigheterna ofta inte heller driva in böter från de utländska åkerier som bryter mot reglerna, och det är uppenbart att dagens villkor i branschen leder till att seriösa aktörer missgynnas. Motionären pekar på att några snabba åtgärder vore att förändra lagen så att t.ex. klampning blir tillåten för att driva in böter och avgifter när det gäller tung trafik som bryter mot reglerna. En annan åtgärd när det gäller brott mot kör- och vilotider kan enligt motionären vara kraftigt höjda böter för att komma till rätta med dem som hellre betalar dagens böter och fortsätter att köra för att inte drabbas av sanktioner från dem som beställt transporten eftersom det ofta blir ännu mer kostsamt. Motionären efterfrågar därför en skyndsam översyn av möjligheterna till klampning, höjda böter eller andra sanktioner för att komma till rätta med de orättvisa konkurrensvillkoren i åkeribranschen.

I motion 2013/14:T288 av Lena Asplund (M) framförs att säkerheten på vissa tunga fordon på våra svenska vägar är ett problem. I dag kan tunga fordon stoppas och bötfällas samt beläggas med körförbud av olika skäl, men när polisen sedan har lämnat platsen finns det inget som hindrar att

fordonet kör vidare. Enligt motionären finns det många exempel på händelser där tunga fordon har stoppats flera gånger med samma fel och brister – den enda skillnaden är att körförbudsmärket i vindrutan är bortskrapat. Motionären anser att detta enkelt skulle kunna lösas genom att polisen ges befogenhet att låsa fast fordonet genom s.k. klampning. Detta är något som med gott resultat används i många andra länder och även skulle kunna användas av polisen i Sverige. Motionären anser att det är bra att frågan håller på att utredas av Trafikverket, men menar likväl att det borde övervägas att se över möjligheterna att i förtid bemyndiga polisen med verktyget i väntan på Trafikverkets utredning. I motionen yrkas därför på att en översyn av möjligheten att sätta hjulklampar på yrkesfordon övervägs.

Clas-Göran Carlsson m.fl. (S) anför i motion 2013/14:T310 att en av statens viktigaste uppgifter för att främja villkoren för näringslivet är att se till att alla aktörer följer spelreglerna på marknaden. Motionärerna välkomnar att konkurrensen på den svenska vägtransportmarknaden har ökat de senaste åren då den innebär en kostnadspress på alla de transporter som är nödvändiga för att samhället ska fungera. Samtidigt påtalas att det i kölvattnet av den ökande konkurrensen även dyker upp problem i form av att åkare från Europa gör sig skyldiga till trafikförseelser under sina transporter i Sverige. När de bötfälls saknas det i Sverige i dag effektiva verktyg för att inkassera dessa böter, vilket innebär att konkurrensneutraliteten mellan svenska och utländska åkare åsidosätts. Motionärerna pekar på att utvecklingen i andra länder i Europa går mot att de förare som blir bötfällda krävs på böterna på plats eller tvingas ställa säkerhet för böterna. I annat fall stoppas transporten för fortsatt färd tills dess betalning sker. I motionen efterfrågas att Sverige bör införa ett motsvarande system när det gäller bötfällning av utländska yrkesförare på plats.

Jonas Eriksson och Mats Pertoft (båda MP) anför i motion 2013/14:T327 att transportföretag och yrkeschaufförer bör arbeta under lika villkor i Sverige och att detta är viktigt av arbetsmiljöskäl och säkerhetsskäl samt för att gynna en sund konkurrens inom transportsektorn. Motionärerna pekar på att det i dag finns transportföretag och förare som inte följer gällande lagar och föreskrifter för yrkestrafik och att det därför är viktigt att det finns effektiva möjligheter att hindra fortsatt färd tills böter, eller förskott för böter, samt sanktionsavgifter eller förskott för sanktionsavgifter har erlagts. I motionen anförts att tills dess att böter eller avgifter är betalda är klampning av fordon en effektiv metod att stoppa dem som sätter i system att bryta mot regelverket. Att beslagta frakthandlingar, nycklar eller registreringsplåtar är en tandlös åtgärd medan däremot klampning är en effektiv metod som används i andra europeiska länder med framgång. Svensk polis saknar i dag denna möjlighet och bör därför enligt motionärerna ges möjlighet att fatta beslut om hindrande av fortsatt färden genom klampning av fordon. Själva klampningen skulle utöver polisen även kunna utföras av ett vaktbolag eller ett företag som sysslar med bilbärgning.

Anna Wallén (S) framför i motion 2013/14:T383 att många tunga fordon från andra EU-länder trafikerar de svenska vägarna varje dag. Enligt motionären är en del av dessa fordon i mycket dåligt skick. Till detta kommer att en del chaufförer kör för fort eller att de framför fordonet på ett annat sätt som medför risker. Motionären pekar på att polisen i dag har mycket små möjligheter att komma till rätta med dessa problem. Polisen kan bötfälla föraren, men föraren kan därefter köra vidare samtidigt som den faktiska möjligheten att driva in bötesbeloppet många gånger är obefintligt. Motionären menar att det är önskvärt att polisens befogenheter utökas och efterlyser därför en möjlighet för polisen att ställa utländska fordon i kvarstad vid allvarliga trafikrisker.

Eva-Lena Jansson och Matilda Ernkrans (båda S) uppmärksammar i motion 2013/14:T428 att vid en trafiköverträdelse använder sig den nationella polisen i många europeiska länder av direktböter, dvs. att man måste betala böterna direkt på plats för att kunna åka vidare. När inte det är möjligt kan polisen stoppa fortsatt färd genom att t.ex. klampa fordonet. Motionärerna konstaterar att regeringen vill låta Transportstyrelsen utreda frågan om klampning trots att en sådan utredning redan är genomförd och att frågan måste anses som färdigutredd. Enligt motionärerna kan detta inte anses som tillfredsställande. I motionen efterfrågas att det omgående bör säkerställas att svensk polis får befogenheter att kunna genomföra s.k. klampning av fordon.

Andreas Carlson (KD) pekar i motion 2013/14:T436 på att den svenska åkerinäringen i dag är utsatt för en hård internationell konkurrens, och att det finns mätningar som visar att var tredje lastbil på de stora godsstråken i södra Sverige är utlandsregistrerad. Svenska lastbilschaufförer upplever att de, till skillnad från utländska chaufförer, riskerar höga böter när de t.ex. överskrider körtiderna. När utländska fordon och utländska transportföretag begår överträdelser ska dessa enligt reglerna rapporteras till deras hemland där åtgärder ska vidtas, men informationsutbytet mellan länderna är ännu inte digitaliserat så att medlemsstaterna på ett tydligt och konsekvent sätt kan utbyta information med varandra. Motionären menar att frågan om betalning av böter behöver få en lösning och att även Sverige liksom en del andra EU-länder bör införa liknande bestämmelser om krav på att betala böter på plats för att få köra vidare. I motionen efterfrågas att vid trafikbrott bör ett fordon kunna klampas till dess boten är betald.

Per-Ingvar Johnsson (C) anför i motion 2013/14:T449 i denna del att det rapporteras om ett utbrett fusk genom att lastbilarnas färdskrivare manipuleras med magneter, att lastbilarnas skick och utrustning sällan är i godkänt skick samt att det förekommer falska förartillstånd. Enligt motionären har utländska chaufförer som kör svenska och utländska lastbilar och som bötfälls oftast mycket låga löner, vilket leder till låga bötesbelopp. I stället för böter bör enligt motionären fasta sanktionsavgifter införas som ska betalas på plats vid kontrollen. I motionen anförts vidare att de körförbud för utlandsregistrerade lastbilar som utfärdas sällan efterlevs och

att de lastbilar som har fått körförbud kör vidare när polisen har lämnat kontrollplatsen. Enligt motionären bör det övervägas om inte väktare ska kunna anlitas av trafikpolisen för att klampa eller på annat sätt förhindra att bilar som är belagda med körförbud kan köras vidare. I motionen påtalas behovet av en bättre regelefterlevnad i åkeribranschen genom fasta sanktionsavgifter och effektivare körförbud.

Anders Ygeman m.fl. (S) anför i motion 2013/14:T510 att polisen i dag har begränsade möjligheter att lägga beslag på ett fordon eller hålla det i kvarstad. Motionärerna menar att de luckor i svensk lagstiftning som hindrar detta måste täppas till. Att kunna beslagta fordon då ägare vägrar att betala böter för trafikbrott är ett mycket effektivt verktyg för att höja såväl regelefterlevnaden som villigheten att betala utskrivna böter. Dessa regler måste gälla såväl svenskregrerade som utlandsregrerade fordon. Motionärerna påtalar därför behovet av att göra det lättare att hålla fordon i kvarstad och pekar på att en möjlighet är att ge polisen befogenhet att beslagta ett fordons registreringsskyltar på plats eller möjlighet att klampa ett fordon (yrkande 9). I samma motion framförs att bötesbeloppen för yrkestrafikbrott många gånger är lägre i Sverige än i andra jämförbara länder, t.ex. Danmark och Norge. Mot denna bakgrund menar motionärerna att det finns anledning att se över och höja bötesbeloppen för yrkestrafikbrott i Sverige (yrkande 10).

Åsa Lindestam m.fl. (S) efterfrågar i motion 2013/14:T516 i denna del möjligheten till klampning för att komma till rätta med den olagliga trafiken.

Anders Ygeman m.fl. (S) anför i kommittémotion 2013/14:T517 att många allvarliga trafikolyckor sker med förare som upprepade gånger har dömts för olovlig körning, rattfylleri eller för att ha kört narkotikapåverkad. Inom yrkestrafiken kan det även gälla upprepade brott mot kör- och vilotidsregler. Motionärerna vill därför att det ska bli lättare för polisen att hålla fordon i kvarstad när ägare eller förare av fordon systematiskt begår allvarliga trafikbrott, och att detta även ska gälla utlandsregrerade fordon vars förare begår trafikbrott i Sverige. För fordon där det finns en avsevärd risk för att bötesbeloppet inte kan drivas in anser motionärerna att fordonet bör kunna hållas i kvarstad genom t.ex. klampning till dess att bötesbeloppet har säkrats (yrkande 37).

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) anför i partimotion 2013/14:Sk376 att polisen behöver få utökade möjligheter att hålla kvar ett fordon i syfte att driva in böter. I motionen efterfrågas förslag till lagstiftning för att tillåta klampning till dess att exempelvis böter och avgifter är betalda (yrkande 20 i denna del).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att en av statens viktigaste uppgifter för att främja villkoren för näringslivet är att se till att alla aktörer följer spelreglerna på marknaden. Utskottet vill även framhålla att det är själv-

klart att alla transportföretag och yrkeschaufförer bör arbeta under lika villkor i Sverige och att detta är viktigt av arbetsmiljöskäl och säkerhets-skäl samt för att gynna en sund konkurrens inom transportsektorn. Utskottet har kunnat se att det i dag finns transportföretag och förare som inte följer gällande lagar och föreskrifter för yrkestrafik och anser därför att det är viktigt att det finns effektiva möjligheter att vidta åtgärder mot dessa. I kölvattnet av den ökande konkurrensen har utskottet kunnat se att det även dyker upp problem i form av att åkare från andra europeiska länder gör sig skyldiga till trafikförseelser under sina transporter i Sverige.

Böter och sanktioner för överträdelser av kör- och vilotider samt vid otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik

När det gäller utländska fordon och utländska transportföretag som begår överträdelser ska dessa enligt gällande regelverk rapporteras till fordonets eller företagets "hemland" där åtgärder ska vidtas (dir. 2003/30/EG). Den nuvarande hanteringen är ännu inte digitaliserad. Det pågår dock ett arbete inom EU där varje medlemsstat ska bygga upp elektroniska register över sina transportföretag. Transportstyrelsen har framhållit att det är av största vikt att information om överträdelser skickas till den medlemsstats riskvärderingssystem där riskvärderingen ska utföras så att den ansvariga myndigheten i den medlemsstaten får tillräckligt med information om företaget för att göra den tillsyn och de ingripanden som krävs enligt förordningen. Det är enbart i företagets "hemland" som gemenskapstillstånden (som är grunden för de internationella transportererna) kan ifrågasättas och det är därför dit informationen bör styras när det gäller de företag och fordon som kör transporter i Sverige. Utskottet vill framhålla att det kommande införandet av ett riskvärderingssystem i enlighet med EU-reglerna är betydelsefullt när det gäller att kunna påföra dem som begår överträdelser sanktioner. Utskottet emotser därför att Sverige fr.o.m. den 1 januari 2015 kommer att ha färdigställt och börjat tillämpa ett sådant riskvärderingssystem.

När det gäller påförande av sanktionsavgift för överträdelser mot kör- och vilotidsreglerna fattade Transportstyrelsen under 2013 totalt 120 beslut om detta i samband med företagskontroller. Enligt Transportstyrelsen valde cirka en tredjedel av företagen (41 bolag) att inte lämna underlag. I dessa fall påförs företaget en sanktionsavgift om 20 000 kronor. Av de som valt att inkomma med underlag var medelvärdet för sanktionsbeloppet 551 000 kronor. Av de 120 bolag som fick beslut om sanktionsavgift under 2013 var det 36 bolag som fick ett högre sanktionsvärde än maxbeloppet, vilket innebär att de fick betala maxbeloppet på 200 000 kronor.

Enligt förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg ska sanktionerna vid överträdelser av cabotageregler vara avskräckande, effektiva och proportionella. I Sverige är böter den påföljd som gäller för otillåtna cabotagetransporter. När det gäller olaga yrkesmässig trafik vill

utskottet peka på att det finns straffbestämmelser om detta i yrkestrafiklagen (1998:490). Enligt yrkestrafiklagen döms den som uppsåtligen bedriver yrkesmässig trafik utan tillstånd till böter eller fängelse i högst ett år. Vidare föreskrivs att en tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

När det gäller nivåerna på dagsböter finns det regler om detta i 25 kap. 2 § brottsbalken. Enligt reglerna ska dagsböter bestämmas till ett antal av minst 30 och högst 150. Som gemensamt straff får dagsböter bestämmas till ett antal av högst 200 (6 §). Varje dagsbot ska fastställas till ett visst belopp fr.o.m. 50 kronor t.o.m. 1 000 kronor efter vad som bedöms som skäligt med hänsyn till den tilltalades inkomst, förmögenhet, försörjnings-skyldighet och ekonomiska förhållanden i övrigt. Om det finns särskilda skäl, får dagsbotens belopp jämkas. Minsta bötesbelopp är 750 kronor (2 §).

Utskottet kan liksom tidigare konstatera att det endast finns ett fåtal rättsfall i Sverige om otillåtet cabotage och olaga yrkesmässig trafik. I trafikutskottets uppföljning av yrkesmässiga godstransporter på väg (2011/12: RFR8) framkom exempelvis ett fall av upprepade överträdelser mot reglerna om cabotagetransporter där det utdömda bötesbeloppet uppgick till totalt 8 800 kronor.

En stor del av godstrafiken på de svenska vägarna är i dag trafik från andra medlemsstater inom EU eller EES, och i jämförelse med dessa länder, t.ex. Danmark och Norge, är bötesbeloppen för yrkestrafikbrott många gånger lägre i Sverige. Utskottet anser att en åtgärd när det gäller brott mot kör- och vilotider kan vara kraftigt höjda böter för att komma till rätta med dem som hellre betalar dagens böter och fortsätter köra för att inte drabbas av sanktioner från dem som har beställt transporten eftersom detta ofta blir ännu mer kostsamt. För att motverka illojal konkurrens anser utskottet därför att det finns anledning att se över och höja bötesbeloppen för yrkestrafikbrott även i Sverige.

När det gäller sanktioner vid överträdelser av gällande regelverk vill utskottet framhålla vikten av att detta utformas med utgångspunkt från att det uppmuntrar till en god regelefterlevnad för att uppnå konkurrens på lika villkor. Utskottet vill understryka att alla ska behandlas lika i alla avseenden och att det inte ska göras någon skillnad på förare med hemvist i Sverige och förare med hemvist utomlands. Utskottet förutsätter vidare att eventuella regeländringar i fråga om böter och sanktionsavgifter vid överträdelser samt omständigheterna i övrigt vid utkrävande av sanktioner sker med beaktande av proportionalitet och att detta även i övrigt utformas så att det är förenligt med gällande EU-regler.

Hindrande av fortsatt färd

I förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) stadgas att om ett fordon framförs i strid mot bestämmelser som avses i denna förordning får en polisman eller

en tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får medge att fordonet förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad.

Utskottet erinrar om att frågan om hindrande av fortsatt färd berördes i trafikutskottets uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg (2011/12:RFR8). I rapporten konstaterades att det utifrån hur situationen ser ut vid vägkontroller i Sverige finns ett behov av att överväga om polisen bör ges utökade verktyg för att i förekommande fall kunna hindra fortsatt färd vid regelöverträdelser.

När förare bötfälls i Sverige kan utskottet konstatera att det fortfarande saknas effektiva verktyg för att inkassera dessa böter, vilket också innebär att konkurrensneutraliteten mellan svenska och utländska åkare åsidosätts. Polisen kan bötfälla föraren, men föraren kan därefter köra vidare samtidigt som den faktiska möjligheten att driva in bötesbeloppet många gånger är obefintlig. Utskottet vill därför peka på att utvecklingen i andra länder i Europa går mot att de förare som blir bötfällda krävs på böterna på plats eller tvingas ställa säkerhet för böterna. I annat fall stoppas transporten för fortsatt färd till dess betalning sker. Utskottet har också kunnat se att många allvarliga trafikolyckor sker med förare som upprepade gånger dömts för olovlig körning, rattfylleri eller att ha kört narkotikapåverkade, eller med förare inom yrkestrafiken som har begått upprepade brott mot kör- och vilotidsreglerna. Den svenska polisen har i dag begränsade möjligheter att lägga beslag på ett fordon eller hålla det i kvarstad. Utskottet vill därför att det ska bli lättare för polisen att hålla fordon i kvarstad när ägare eller förare av fordon systematiskt begår allvarliga trafikbrott och att detta även ska gälla utlandsregistrerade fordon vars förare begår trafikbrott i Sverige. För fordon där det finns en avsevärd risk för att bötesbeloppet inte kan drivas in anser utskottet att fordonet bör kunna hållas i kvarstad genom att t.ex. beslagta fordonets registreringsskyltar på plats eller genom s.k. klampning till dess att bötesbeloppet har säkrats. Att kunna beslagta fordon när ägare vägrar att betala böter för trafikbrott anser utskottet vara ett mycket effektivt verktyg för att höja såväl regelefterlevnaden som viligheten att betala utskrivna böter. Utskottet anser att ett beslut om klampning bör kunna fattas av en enskild polis och gälla till dess böter eller en sanktionsavgift har erlagts eller en säkerhet har ställts. Utskottet menar även att det bör övervägas om själva klampningen förutom av polisen eventuellt även skulle kunna utföras av ett vaktbolag eller ett företag som sysslar med bilbärgning.

När det gäller hindrande av fortsatt färd vill utskottet också framhålla att det är viktigt med ett system som uppmuntrar till god regelefterlevnad för att uppnå konkurrens på lika villkor. Utskottet vill understryka att alla ska behandlas lika i alla avseenden och att det inte ska göras någon skillnad på förare med hemvist i Sverige och förare med hemvist utomlands. Utskottet förutsätter vidare att eventuella lagändringar kring hindrande av fortsatt färd sker utifrån att de ska vara förenliga med gällande EU-regler.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet anser sammanfattningsvis att det utöver behovet av mer kännbara böter och sanktioner bör införas en effektivare möjlighet för polisen att hålla fordon i kvarstad, bl.a. genom klampning, och att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med ett förslag som möjliggör detta. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna. Mot bakgrund av vad som anförts ovan tillstyrker utskottet motionerna 2013/14:T272 (S), 2013/14:T276 (S), 2013/14:T288 (M), 2013/14:T310 (S), 2013/14:T327 (MP), 2013/14:T383 (S), 2013/14:T428 (S), 2013/14:T436 (KD), 2013/14:T449 (C) i denna del, 2013/14:T510 (S) yrkandena 9 och 10, 2013/14:T516 (S) i denna del, 2013/14:T517 (S) yrkande 37 och 2013/14:Sk376 (V) yrkande 20 i denna del.

Ändringar av cabotagereglerna

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att regeringen bör verka för att de sociala villkoren inom åkerinäringen säkras vid en eventuell revidering av de gällande EU-reglerna om cabotagetransporter och att regeringen bör begära ett tillfälligt uppehåll för sådana transporter om den inte lyckas komma till rätta med överträdelserna av cabotagetransportbestämmelserna.

Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om detta och avslår ett motionsförslag om att endast *en* direktleverans får göras innan transportfordonet återvänder till ursprungslandet.

Jämför reservation 3 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

Med cabotage avses möjligheten för en transportör att utöva yrkesmässiga inrikes godstransporter i ett annat EU-land än där denne är etablerad. I maj 2010 infördes nya bestämmelser om cabotage inom EU. De nya bestämmelserna återfinns i artiklarna 8–10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg. Den nya definitionen av cabotage innebär att sådana transporter ska vara av tillfällig art. En utländsk transportör som har utfört en internationell godstransport på väg får utföra högst tre inrikestransporter i ett annat EU-land under en period av sju dagar. Enligt reglerna kan transportföretaget utföra några av eller alla de cabotagetransporter som tillåts i vilken medlemsstat som helst. Detta får ske under förutsättning att cabotagetransporterna begränsas till en per medlemsstat inom tre dagar efter att det olastade transportfordonet har rest in i medlemsstatens territorium.

Motionerna

Tony Wiklander och Anna Hagwall (båda SD) framför i motion 2013/14:T390 att det i dagsläget körs alltför många okontrollerade transporter i landet och att cabotagetrafiken måste stoppas för att motverka en snedvriden konkurrens i åkeribranschen. Enligt motionärerna ska transport till Sverige endast få ske med *en* direkt leverans enligt förarens transporthandlingar varefter föraren omedelbart ska vända och köra tillbaka till ursprungslandet (yrkande 1).

Anders Ygeman m.fl. (S) pekar i kommittémotion 2013/14:T510 på att det inom EU finns en tydlig lagstiftning om cabotage samtidigt som en del av de problem som kan ses i dag beror på att dessa regler inte följs. Motionärerna anför att varken kontroller eller sanktionssystem fungerar, trots tydliga anvisningar i den gällande EU-förordningen. Detta har lett till omfattande marknadsstörningar och till att den illegala inrikestrafiken är mycket mer omfattande än vad som tidigare har varit känt. Motionärerna konstaterar att en revidering av de gällande cabotagereglerna har planerats men att EU-kommissionen nu har skjutit detta på framtiden. I motionen framhålls att om avregleringen eller ändringar ändå görs måste kommissionen själva ta ansvar för att det skapas tydliga särregler som säkrar de sociala villkoren i åkerinäringen. När det gäller eventuella ändringar av EU:s cabotage-regler efterlyser motionärerna en modell som både garanterar den svenska kollektivavtalsmodellen och fungerar i linje med en ny ordning för gods-transporter på väg i EU:s inre marknad (yrkande 1). Om regeringen inte lyckas med att komma till rätta med dagens situation med en stor mängd illegal inrikestrafik i Sverige vill motionärerna att regeringen skriver till EU-kommissionen och begär en tillfällig timeout för cabotagetransporter i Sverige tills regeringen har lyckats skaffa sig kontroll över situationen (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det i dag finns en tydlig lagstiftning om cabotagetransporter inom EU enligt vilken det i dag är tillåtet för en utländsk transport som ankommer ett annat land att utföra tre inrikes transporter under maximalt sju dagar. Utskottet kan dock samtidigt konstatera att en del av de problem som kan ses i dag bygger på att den gällande cabotagelagstiftningen inte följs.

Utskottet har också uppmärksammat att varken kontroller eller sanktionssystem fungerar, trots tydliga anvisningar i den gällande EU-förordningen. Många åkerier överträder cabotagetransportbestämmelserna eller kör olaga yrkesmässig trafik i Sverige, vilket har lett till omfattande marknadsstörningar och lönedumping där arbetskraft utnyttjas och seriösa åkerier som betalar avtalsenliga löner har börjat konkurreras ut. Utskottet kan med hänvisning till den pågående cabotagestudien vid Lunds Tekniska Högskola konstatera att omfattningen av överträdelser mot de gällande cabotagereg-

lerna och förekomsten av olaga yrkesmässig trafik är långt större än vad som tidigare har varit känt och att det utöver rena dragbilstransporter även handlar om mer specialiserade transporter.

En revidering av den gällande cabotagelagstiftningen har planerats men har nu skjutits på framtiden av EU-kommissionen. Utskottet är skeptiskt till ändringar eller ett avskaffande av de förordningar som styr cabotagereglerna men vill samtidigt betona att om en avreglering eller ändringar ändå genomförs så måste kommissionen ta ansvar för att det skapas tydliga särregler som säkrar de sociala villkoren i åkerinäringen och detta måste dessutom ovillkorligen ske innan cabotagereglerna avskaffas eller liberaliseras.

Om regeringen inte lyckas komma till rätta med dagens situation med en stor mängd överträdelser av cabotagetransportbestämmelserna och olaga yrkesmässig trafik anser utskottet att regeringen bör skriva till EU-kommissionen och begära en tillfällig s.k. timeout för cabotagetransporter i Sverige till dess att regeringen har lyckats skaffa sig kontroll över situationen. När det gäller frågan om att begära ett tillfälligt uppehåll för cabotagetransporter hänvisar utskottet till att detta är möjligt enligt artikel 10 i förordning (EG) nr 1072/2009. Enligt denna får varje medlemsstat, om det uppstår allvarliga störningar på den nationella transportmarknaden inom ett visst geografiskt område på grund av eller förvärrade av cabotagetransporter, hänvisa ärendet till kommissionen i syfte att vidta skyddsåtgärder. Medlemsstaten ska förse kommissionen med nödvändiga uppgifter och underrätta den om de åtgärder som medlemsstaten avser att vidta i fråga om transportföretag som är etablerade i medlemsstaterna. Utskottet konstaterar att i EU-förordningen definieras allvarliga störningar på den nationella transportmarknaden som uppkomsten av konkreta problem på marknaden, t.ex. att ett allvarligt och potentiellt varaktigt överskott i förhållande till efterfrågan innebär ett hot mot den ekonomiska stabiliteten och överlevnaden för ett väsentligt antal transportföretag. Utskottet noterar samtidigt att det av samma artikel framgår att de åtgärder som vidtas får gälla under högst sex månader och kan förlängas en gång inom den tidsgränsen.

Med hänvisning till vad som här anförts anser utskottet att regeringen bör verka för att de sociala villkoren inom åkerinäringen säkras vid en eventuell revidering av de gällande EU-reglerna om cabotagetransporter samt att regeringen bör begära ett tillfälligt uppehåll för sådana transporter om den inte lyckas komma till rätta med överträdelserna av cabotagetransportbestämmelserna. Utskottet tillstyrker därmed motion 2013/14:T510 (S) yrkandena 1 och 2 och avstyrker motion 2013/14:T390 (SD) yrkande 1.

Beställaransvar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ger regeringen till känna att beställaransvaret bör skärpas och att det bör tas fram ett beräkningsunderlag för vägtransporter som utförs enligt gällande regler och avtal. Riksdagen bifaller därmed motionsförslag om beställaransvaret.

Jämför reservation 4 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

Inom yrkestrafiken finns det ett beställaransvar för tre olika situationer. Det första fallet avser en situation när yrkesmässig trafik har bedrivits utan tillstånd och den som slutit avtal om transporten, för egen eller annars räkning känt till eller hade skälig anledning att anta att det saknades tillstånd för transporten. Det andra fallet avser otillåtet cabotage och även här gäller att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att cabotaget transporten skedde i strid med förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter. Det tredje fallet avser en situation när det saknas gemenskapstillstånd och även här gäller kriteriet att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att detta saknades.

Motionerna

Per-Ingvar Johnsson (C) anför i motion 2013/14:T449 (i denna del) att det inte sällan borde vara uppenbart för speditörer och fraktköpare att de fraktpriser som betalas inte kan ge täckning för åkeriernas kostnader om frakterna ska utföras på ett seriöst och lagligt sätt med avseende på löner, körtidsregler, skatter, avgifter m.m. Motionären pekar på att det finns ett beställaransvar för att det som beställs ska gå att utföra på ett lagligt sätt, men att åklagare och domstolar i praktiken inte utkräver något ansvar. Utöver att branschen i första hand bör bidra till en självsanering påtalar motionären därför behovet av bättre regelefterlevnad i åkeribranschen genom tydligare regler för beställaransvar.

Anders Ygeman m.fl. (S) pekar i kommittémotion 2013/14:T510 på att det behövs åtgärder för ökat beställaransvar för att främja den seriösa åkerinäringen och värna goda arbetsvillkor (yrkande 6). Enligt motionärerna måste upphandlande offentliga organisationer och privata företag få ett förtydligt ansvar för att upphandlingar inte leder till farlig arbetsmiljö, dåliga arbetsvillkor eller ökade risker till men för säkerhet och miljö. Motionärerna menar att även speditörerna som förmedlar transporter måste ingå i beställaransvaret. Motionärerna framför vidare i samma motion att det behövs beräkningsunderlag för vad en rimlig kostnad är för en transport om kollektivavtalsenlig lön betalas och en lastbil med god miljöprestanda används för att underlätta för transportköpare att få en överblick över vad

transporter kostar när regler och avtal följs. I motionen påtalas därför vikten av beräkningsunderlag för vägtransporter som utförs enligt gällande regler och avtal (yrkande 7).

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) påtalar i partimotion 2013/14:Sk376 (i denna del) att beställaransvaret bör skärpas, så att den som beställer en transport är skyldig att säkerställa att det inte rör sig om illegal inrikestrafik (yrkande 20).

Leif Jakobsson m.fl. (S) anför i kommittémotion 2013/14:Sk411 att det behövs åtgärder för ökat eller strikt beställaransvar för att främja den seriösa åkerinäringen och värna goda arbetsvillkor. För att uppnå schysta villkor i åkerinäringen måste upphandlande offentliga organisationer och privata företag få ett strikt ansvar för att upphandlingar inte leder till en farlig arbetsmiljö, oskäliga arbetsvillkor och ökade risker till men för säkerhet och miljö (yrkande 25).

Utskottets ställningstagande

När det gäller beställarens ansvar vid otillåtna cabotagetransporter kan utskottet konstatera att detta regleras av förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Från och med den 4 december 2011 föreskrivs genom denna förordning att om trafik har drivits utan tillstånd eller om cabotagetransporter har utförts i strid med EU-förordningarna döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövarer till böter, om han eller hon kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller att cabotagetransporten skedde i strid med någon av de nämnda EU-förordningarna. Utskottet kan därmed konstatera att utformningen av regeln innebär att en beställare inte är ålagd en undersökningsplikt när det gäller det transportföretag som anlitas.

I trafikutskottets uppföljning av tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg (2011/12:RFR8) framhölls vikten av en fortsatt uppföljning av beställaransvarets tillämpning. I rapporten konstaterades att ett viktigt syfte med ett sådant uppföljningsarbete är att det ska kunna läggas till grund för slutsatser huruvida de nuvarande skärpningarna av beställaransvaret är tillräckliga för att komma till rätta med förekomsten av otillåtet cabotage och olaga yrkesmässig trafik, eller om det kan komma att krävas andra och ytterligare skärpningar av regelverken.

Trots att det redan nu finns ett beställaransvar som innebär att transporter som beställs ska gå att utföra på ett lagligt sätt, har utskottet kunnat se att åklagare och domstolar i praktiken inte kan utkräva något ansvar. Utöver att branschen själv i första hand bör bidra till en självsanering vill utskottet därför påtala behovet av bättre regelefterlevnad i åkeribranschen genom tydligare regler för beställaransvar. Utskottet anser att det behövs åtgärder för ett ökat beställaransvar för att främja den seriösa åkerinäringen och värna goda arbetsvillkor. Utskottet konstaterar att det inte sällan

borde vara uppenbart för speditörer och fraktköpare att de fraktpriser som betalas inte kan ge täckning för åkeriernas kostnader om frakterna ska utföras på ett seriöst och lagligt sätt med avseende på löner, körtidsregler, skatter, avgifter m.m.

För att uppnå schysta villkor i åkerinäringen anser utskottet att beställaransvaret bör skärpas så att den som beställer en transport är skyldig att säkerställa att upphandlingen inte leder till en farlig arbetsmiljö, oskäliga arbetsvillkor och ökade risker till men för säkerhet och miljö samt att det inte rör sig om överträdelser av cabotagetransportbestämmelserna eller olaga yrkesmässig trafik. Utskottet anser även att speditörerna som förmedlar transporter måste ingå i beställaransvaret.

För att göra det lättare för transportköparna att få en överblick över vad transporter kostar när regler och avtal följs, vill utskottet även peka på att det behövs beräkningsunderlag som visar vad som är en rimlig kostnad för en transport om kollektivavtalsenlig lön betalas och en lastbil med god miljöprestanda används. Utskottet vill därför framhålla vikten av att sådana beräkningsunderlag för vägtransporter som utförs enligt gällande regler och avtal tas fram.

Utskottet vill avslutningsvis peka på de positiva åtgärder för att hjälpa transportköparna att göra rätt och bra val som åkeribranschen själv tagit initiativ till genom Fair Transport. Detta innebär att de som är medlemmar i Sveriges Åkeriföretag undertecknar att de kommer att följa ett antal åtaganden som handlar om trafiksäkerhet, miljöhänsyn och ansvar när det gäller det egna företagandet. Utskottet kan konstatera att detta är ett steg i rätt riktning samtidigt som det ändå kvarstår ett behov av att också lägga ett ökat ansvar på beställarna av transporter.

Med hänvisning till det ovan anförda föreslår utskottet att riksdagen ger regeringen till känna att beställaransvaret bör skärpas och att det bör tas fram ett beräkningsunderlag för vägtransporter som utförs enligt gällande regler och avtal. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2013/14:T449 (C) i denna del, 2013/14:T510 (S) yrkandena 6 och 7, 2013/14:Sk376 (V) yrkande 20 i denna del och 2013/14:Sk411 (S) yrkande 25.

Villkoren inom yrkestrafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att åtgärder bör vidtas för att komma till rätta med missförhållandena i åkeribranschen till följd av falska egenföretagare och oseriösa bemanningsföretag. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motioner om villkoren inom yrkestrafiken.

Jämför reservation 5 (M, FP, C, KD).

Bakgrund

När det handlar om att anställa personal som bor utomlands gäller vanliga beskattningsregler om vistelsen i Sverige varar sex månader eller längre. Om vistelsen i Sverige är kortare än sex månader har den anställde däremot möjlighet att bli beskattad enligt särskild inkomstskatt för utomlands bosatta (SINK). SINK innebär att skatten är 25 procent på ersättningen och eventuella förmåner, att den anställde slipper deklarerera i Sverige och att den anställde inte får göra några avdrag. Om den anställde inte visar upp ett utsändningsintyg, som ett A1-intyg eller liknande, ska arbetsgivaren betala arbetsgivaravgift och lämna en kontrolluppgift. Arbetsgivaren ska till dess att den anställde kan visa ett beslut från Skatteverket att han eller hon ska bli beskattad enligt SINK eller enligt inkomstskattelagen dra skatt enligt gällande skattetabell där arbetsgivaren har sitt säte plus ytterligare 10 procent. Den anställde kan sedan i efterhand, inom fem år, begära omprövning av ärendet för att kunna bli beskattad enligt SINK eller inkomstskattelagen. Skatten justeras då retroaktivt. Enligt det gällande regelverket är huvudregeln att de sociala avgifterna betalas i det land där personen är verksam. Lagen anger vidare att den som betalar ersättning till någon för utfört arbete också är den som är skyldig att betala arbetsgivaravgifterna (socialavgifterna). Det finns sedan undantag från reglerna om personen som arbetar i annat land är utstationerad och därmed kvarstår i sitt hemlands socialförsäkringssystem; då betalas inga sociala avgifter. Det finns också undantag från reglerna om en person som har F-skatt för bedriven verksamhet är den som själv är skyldig att betala socialavgifterna.

Motionerna

I motion 2013/14:T250 av Billy Gustafsson (S) framförs att det förekommer osund konkurrens inom åkerinäringen och att utländska åkerier bedriver verksamhet som inte är förenlig med svensk lagstiftning. Det gäller i första hand den s.k. cabotagetraffiken där utländska fordon ofta är stationerade i Sverige och därmed saknar lagstöd för sin verksamhet. I motionen anförs vidare att den svenska åkerinäringen på sikt riskerar att slås ut, att responsen från ledande politiker har varit mer eller mindre obefintlig och att även rättssystemet verkar ovilligt att agera. Motionären anser därför att regeringen bör överväga åtgärder mot illegal verksamhet inom åkeribranschen.

I motion 2013/14:T364 (yrkande 1) pekar Pia Nilsson m.fl. (S) på att många åkerier från andra länder bedriver illegal inrikestrafik i Sverige och att detta har lett till omfattande marknadsstörningar och lönedumpning där arbetskraft utnyttjas och seriösa åkerier, som betalar avtalsenliga löner, har börjat konkurreras ut. En del av dagens problem beror enligt motionärerna på att gällande cabotageregler inte följs och att varken kontroller eller sanktionssystem fungerar, trots tydliga anvisningar i gällande EU-förordning. Den illegala inrikestrafiken har lett till att ett ökande antal svenska åkare

har sänkt sina priser genom att anlita falska egenföretagare eller förare från utländska bemanningsföretag utan representation i Sverige. Motionärerna pekar på att detta är en marknadsstörning som sprider sig och underminerar förutsättningarna för de åkerier som lever upp till normala krav på avtalsenliga löner och inbetalda skatter. Motionärerna efterlyser därför insatser mot olaglig cabotagetrafik.

I motion 2013/14:T390 av Tony Wiklander och Anna Hagwall (båda SD) anförs att det har uppdragats svenska åkeriföretag har börjat byta ut svensk arbetskraft mot billigare utländsk, vilket leder till lönedumpning. Motionärerna menar att utländsk arbetskraft ska anställas på samma villkor som svensk och att samma kollektivavtal ska gälla för samtliga anställda. Om ett åkeri anlitar ett bemanningsföretag vid arbetstoppar ska företaget vara certifierat, det ska ansvara för förarnas löner, och anställningsvillkoren ska följa det kollektivavtal som gäller för den firma de hyr ut arbetskraften till. Enligt motionärerna ska det också åligga åkerier som hyr in arbetskraft att kontrollera att den inhyrda arbetskraften har utbildning motsvarande yrkeskompetensbevis (YKB) och i förekommande fall är ADR-godkänd för transporter av farligt gods. Utifrån detta efterlyser motionärerna lagstiftning om att samma anställningsvillkor ska gälla för utländsk arbetskraft som för svenska arbetstagare (yrkande 3).

Anders Ygeman m.fl. (S) efterlyser i kommittémotion 2013/14:T510 (yrkande 4) att det ska införas krav på att all personal i åkeribranschen ska ha en fast anställning i syfte att komma till rätta med den problematiska situationen med en ökad andel falska egenföretagare och oseriösa bemanningsföretag. Motionärerna hänvisar till att det i Nederländerna sedan 35 år tillbaka finns en lag om krav på anställning som innebär att ett åkeri endast får använda sig av personal som har en fast anställning, kör åkeriets egna lastbilar och omfattas av gällande kollektivavtal. Enligt motionärerna kan undantag göras under arbetstoppar då tillfällig dispens kan ges för att anlita arbetskraft via ett certifierat bemanningsföretag. Motionärerna vill se att samma bestämmelser införs även i Sverige.

Åsa Lindestam m.fl. (S) anför i motion 2013/14:T516 (i denna del) att en stor del av den tunga transporten i Sverige i dag utförs av oseriösa transportörer som är på väg att konkurrera ut den seriösa transporten. De olagliga transportererna, falska F-skattsedlar och otillåten cabotagetrafik utgör enligt motionärerna ett mycket stort problem, och dagligen skickas anmälningar om misstänkt olaglig yrkestrafik till berörda polismyndigheter. Den olagliga trafiken ökar dramatiskt och trots att enskilda poliser gör ett bra jobb vidtas inte tillräckliga åtgärder från samhällets sida. I motionen framförs att den utvecklade illegala inrikestrafiken har försatt svenska och utländska seriösa åkerier i en närmast ohanterlig konkurrenssituation, där lågavlönade, utnyttjade chaufförer tvingas till s.k. yrkesmässig trafik och tar över marknaden i Sverige. I spåren av denna trafik drar även

annan kriminell verksamhet såsom narkotika- och människohandel in i Sverige. I motionen efterfrågas därför en skärpt lagstiftning mot oseriösa åkare som trafikerar vägnätet.

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) anför i partimotion 2013/14:Sk376 att det behövs riktade insatser för att komma åt de utbredda missförhållandena i åkeribranschen. Motionärerna påminner om att riksdagen tidigare har uppmanat regeringen att utreda hur en modell liknande den holländska kan införas i Sverige och efterfrågar förslag om detta (yrkande 20 i denna del).

Leif Jakobsson m.fl. (S) efterlyser i kommittémotion 2013/14:Sk411 åtgärder mot att anställda i åkerier som är baserade i Sverige och utnyttjar falska F-skattsedlar eller anställda i utländska åkerier som bedriver illegal inrikestrafik i Sverige i strid mot EU:s cabotageregler inte sällan arbetar under både dåliga arbetsvillkor och dåliga arbetsförhållanden (yrkande 27). I samma motion framförs vidare önskemålet att pröva den s.k. holländska modellen i Sverige, vilken innebär att chaufförer som kör för ett åkeri också måste vara anställda av åkeriet (yrkande 28).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen i maj 2013 riktade ett tillkännagivande till regeringen om behovet av att se över möjligheten att införa en modell liknande den som tillämpas i Nederländerna, med krav på bl.a. att de som arbetar inom åkerinäringen ska vara anställda i det företag som utför transporten (bet. 2012/13:TU16, rskr. 2012/13:228).

I den utredning om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg som Transportstyrelsen nyligen presenterat behandlas även frågan om villkoren inom yrkestrafiken på väg. Utskottet anser dock inte att det utredningsunderlag som Transportstyrelsen lägger fram i denna del är till fyllest. Utskottet har kunnat se att den olagliga trafiken ökar dramatiskt och trots att enskilda poliser gör ett bra jobb vidtas inte tillräckliga åtgärder från samhällets sida. Utskottet kan konstatera att det förekommer osund konkurrens inom åkerinäringen och att utländska åkerier bedriver verksamhet som inte är förenlig med svensk lagstiftning. Det gäller i första hand den s.k. cabotagetrafiken där utländska fordon ofta är stationerade i Sverige och därmed saknar lagstöd för sin verksamhet. Utskottet ser att många åkerier från andra länder bedriver illegal inrikestrafik i Sverige och att detta har lett till omfattande marknadsstörningar och lönedumpning där arbetskraft utnyttjas medan seriösa åkerier som betalar avtalsenliga löner konkurreras ut. I spåren av denna trafik drar även annan kriminell verksamhet såsom narkotika- och människohandel in i Sverige. Utskottet anser därför att det är angeläget med riktade insatser för att komma åt de utbredda missförhållandena i åkeribranschen. I annat fall riskerar den svenska åkerinäringen att på sikt slås ut.

Utskottet efterlyser åtgärder mot att anställda i åkerier som är baserade i Sverige och utnyttjar falska F-skattsedlar eller anställda i utländska åkerier som överträder cabotagetransportbestämmelserna eller kör olaga yrkesmässigt trafik, inte sällan arbetar under både dåliga arbetsvillkor och dåliga arbetsförhållanden. Utskottet anser att chaufförerna inom åkeribranschen bör ha en fast anställning i syfte att komma till rätta med den problematiska situationen med en ökad andel falska egenföretagare och oseriösa bemanningsföretag. Utskottet har i detta sammanhang sett att det i Nederländerna sedan 35 år tillbaka finns en lag om krav på anställning som innebär att ett åkeri endast får använda sig av personal som har en fast anställning, kör åkeriets egna lastbilar och omfattas av gällande kollektivavtal. Utskottet har samtidigt uppfattat att vissa undantag kan göras under arbetstoppar då tillfällig dispens kan ges för att anlita arbetskraft via ett certifierat bemanningsföretag.

Med hänvisning till vad som ovan anförts föreslår utskottet att riksdagen ger regeringen till känna som sin mening att åtgärder bör vidtas för att komma till rätta med missförhållandena i åkeribranschen till följd av falska egenföretagare och oseriösa bemanningsföretag. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2013/14:T250 (S), 2013/14:T364 (S) yrkande 1, 2013/14:T510 (S) yrkande 4, 2013/14:T516 (S) i denna del, 2013/14:Sk376 (V) yrkande 20 i denna del, 2013/14:Sk411 (S) yrkandena 27 och 28 samt tillstyrker delvis motion 2013/14:T390 (SD) yrkande 3.

Undantag från Transportstyrelsens avgifter för tillsyn av kör- och vilotider

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att se över reglerna för avgifter för tillsyn av kör- och vilotider. Utskottet hänvisar till att Transportstyrelsen nyligen har genomfört en sådan översyn.

Bakgrund

Riksdagen har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter fr.o.m. den 1 januari 2011 (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:59). Kontroll av kör- och vilotider är en del av myndighetens tillsynsverksamhet och ingår därmed i den verksamhet som är avgiftsfinansierad. I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:72) anges att den registrerade ägaren debiteras en årlig avgift på 500 kronor per fordon för tillsyn av kör- och vilotider enligt förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter och förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. samt tillsyn

enligt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Om Transportstyrelsen upptäcker brister vid ett ordinarie tillsynstillfälle som leder till ytterligare tillsynsinsatser tar myndigheten ut en avgift i form av en löpande timtaxa.

Förvaltningsrätten i Karlstad är första instans för prövning av överklaganden om årliga avgifter för tillsyn av kör- och vilotider. Därefter kan ärenden överklagas till Kammarrätten.

Motionen

Lars Beckman och Ulf Berg (båda M) anför i motion 2013/14:T402 att lagstiftningen om att Transportstyrelsen sedan den 1 november 2011 tar ut en årlig avgift på 500 kronor för tillsyn av kör- och vilotider är bra eftersom den som orsakar kostnaden också betalar avgiften. Motionärerna påpekar samtidigt att det inte var tänkt att fordon som omfattas av de undantag som finns i lagstiftningen ska betala den årliga avgiften. Transportstyrelsen har skickat ett inbetalningskort på 500 kronor till alla fordonsinnehavare, vilket har orsakat många överklaganden till Transportstyrelsen, där ett stort antal därefter har överklagats till förvaltningsrätten i Karlstad. För 2012 fick de fordon som beviljats undantag från avgiften för 2011 inte något nytt inbetalningskort, men under 2013 fick dessa åter ett inbetalningskort på 500 kronor. Enligt motionärerna kan man anta att fordonsinnehavaren då åter måste överklaga sitt beslut. Motionärerna menar att det inte kan vara lagstiftarens mening att dels belasta fordonsägarna med onödig administration, dels belasta rättsväsendet med dessa ärenden. I motionen efterfrågas därför en översyn av den gällande lagstiftningen med avseende på möjligheten för fordonsinnehavare att ansöka om ett permanent undantag från bestämmelserna.

Utskottets ställningstagande

Frågan om Transportstyrelsens avgifter för kör- och vilotidskontroller har tidigare behandlats av utskottet i betänkande 2012/13:TU16. Utskottet välkomnade då att Transportstyrelsen hade inlett ett arbete med att se över hur metoderna kan utvecklas för att förbättra träffsäkerheten vid debitering av avgifter för kör- och vilotidskontroller.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen har myndigheten under våren 2013 arbetat med att identifiera en bättre träffsäkerhet vid debiteringen av tillsynsavgiften utifrån att avgiften ska täcka kostnaderna för den tillsyn och kontroll som åligger Transportstyrelsen. I detta ligger att begränsa avgiftsuttaget till de transportverksamheter som med fog kan sägas komma att omfattas av kör- och vilotidskontroller. Enligt Transportstyrelsen innebär detta att avgränsningen inte enbart handlar om de transporter som tillhör de grupper som är undantagna från bestämmelserna utan även sådana verksamheter som av andra skäl är så begränsade att kontrollverksamheten inte kommer att omfatta dessa. Transportstyrelsen har redovisat

att dessa avgränsningar har resulterat i att avgiftskollektivet har minskat med ca 10 000 fordonsägare och att det blivit cirka 10 000 färre fordon i kollektivet. Enligt Transportstyrelsen är det främst fysiska personer som inte bedriver någon form av näringsverksamhet som har undantagits samt juridiska personer utan yrkestrafiktillstånd som bara äger något enstaka fordon. Enligt Transportstyrelsen är det också dessa ägarkategorier som tidigare i hög utsträckning har fått tillsynsavgiften omprövad. Utskottet ser positivt på att träffsäkerheten förbättrats väsentligt för 2013 års avgift och att det hittills bara är ett femtontal ärenden som har överlämnats till domstolsprövning. Det kan jämföras med 800 ärenden för 2011 och 150 ärenden för 2012.

Enligt Transportstyrelsen ligger de fordon som undantagits från avgift efter Transportstyrelsens omprövning kvar med undantaget så länge som fordonet har samma registrerade ägare. På så sätt kan det ses som ett slags ”permanent” undantag. Om fordonet byter ägare upphör dock undantaget eftersom användningssättet då inte längre är känt för Transportstyrelsen. Utskottet anser att motionärernas önskemål om en översyn har blivit tillgodosett och avstyrker därför motion 2013/14:T402 (M).

Säkra uppställningsplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskynas. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om detta.

Jämför reservation 6 (M, FP, C, KD).

Motionerna

Tony Wiklander och Anna Hagwall (båda SD) pekar i motion 2013/14:T390 på att övervakade uppställningsplatser bidrar till att man kommer till rätta med nattliga dieselstöld. Vidare måste antalet rastplatser i anslutning till storstäder ökas för att undvika att chaufförer drabbas av böter för att de bryter mot kör- och vilotider på grund av köer. För att skapa en tryggare arbetsmiljö för åkarna efterfrågas därför fler säkra uppställningsplatser samt en ökning av antalet rastplatser i anslutning till storstäderna (yrkande 2).

Anders Ygeman m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2013/14:T510 att arbetet med fler säkra uppställningsplatser med fördel kan snabbas på nu när de nya riktlinjerna för transeuropeiska transportnätverk (TEN-T) är på plats (yrkande 11). Motionärerna pekar på att säkra uppställningsplatser nämns i TEN-T-riktlinjerna och framhåller att även användningen av ny teknik som s.k. elektroniska stängsel runt lastbilar måste främjas. Vidare

anges att ITS-system (intelligenta transportsystem) kan användas för att ge chaufförerna information om var det finns lediga säkra uppställningsplatser. I samma motion anförs vidare att stölder av gods från parkerade lastbilar och även överfall på chaufförer har ökat under senare år. Motionärerna efterfrågar därför fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken i anslutning till platser där chaufförer stannar över natten (yrkande 12).

Utskottets ställningstagande

I kommissionens delegerade förordning (EU) nr 885/2013 fastställs nödvändiga specifikationer för informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och kommersiella fordon på unionsnivå i enlighet med direktiv 2010/40/EU. Av förordningen följer bl.a. att medlemsstaterna ska utse områden där trafik- och säkerhetsförhållandena kräver att informationstjänster om säkra och skyddade parkeringsplatser införs.

Riksdagen beslutade våren 2013 om en ny lag om intelligenta transportsystem (ITS) vid vägtransporter (prop. 2012/13:138, bet. 2012/13:TU14, rskr. 2012/13:226). Den nya lagen gäller fr.o.m. den 1 juli 2013. Lagen är en ramlag och innebär att Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40 av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet) genomförs i svensk rätt. Lagen gäller för informations- och kommunikationsteknik och tillhandahållande av tjänster med sådan teknik som syftar till att fungera gränsöverskridande inom Europeiska unionen. Det är fråga om teknik och tjänster som avser användning av väg-, vägtrafik- och resedata, trafikledning och hantering av godtransporter, stöd för trafiksäkerhet och skydd av transporter samt samverkan mellan fordon och transportinfrastruktur. När det gäller ITS-tillämpningar och ITS-tjänster föreskriver den nya lagen att de bl.a. ska uppfylla de krav som behövs för att tillhandahålla informationstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik samt för att tillhandahålla bokningstjänster för säkra och skyddade parkeringsplatser för lastbilar och andra fordon i kommersiell trafik. Utskottet påminner om att det i beredningen av ärendet konstaterade att regeringens förslag var väl avvägt liksom nödvändigt att genomföra. Utskottet betonade vidare att ITS kan bidra till att skapa bättre möjligheter att använda transportsystemet på ett effektivt sätt.

Mot bakgrund av att stölderna av gods från parkerade lastbilar och även överfall på chaufförer har ökat på senare år vill utskottet framhålla behovet av att fler säkra uppställningsplatser öppnas för yrkestrafiken, särskilt i anslutning till platser där chaufförer stannar över natten. Det handlar om de stora hamnarna och andra större logistikcentrum och längs de stora Europavägarna. Enligt utskottets mening kan arbetet med fler säkra uppställningsplatser med fördel snabbas på eftersom de nya TEN-T-riktlinjerna för transeuropeiska transportnätverk redan nu är på plats. Utskottet vill i sam-

manhanget även se att användningen av ny teknik som s.k. elektroniska stängsel runt lastbilar främjas. Utskottet vill samtidigt framhålla nyttan av ITS-system som bl.a. kan nyttjas för att ge användbar information till chaufförerna om var det finns lediga säkra uppställningsplatser.

Med hänvisning till vad som anförs ovan föreslår utskottet att riksdagen tillkännager för regeringen att arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken behöver påskyndas. Utskottet tillstyrker därmed motion 2013/14:T510 (S) yrkandena 11 och 12 samt tillstyrker delvis motion 2013/14:T390 (SD) yrkande 2.

Åtgärder mot chaufförsbrist

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om åtgärder mot chaufförsbrist. Utskottet hänvisar till de satsningar som görs för att utbilda fler yrkesförare.

Jämför reservation 7 (S, MP, V).

Motionen

I kommittémotion 2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) framförs att det väntas en brist på kvalificerade chaufförer inom de kommande åren och att det därför finns anledning att redan nu se till att såväl yrkesprogrammen på landets gymnasieskolor som arbetsmarknadsprogrammen är förberedda på detta. Motionärerna pekar på att välutbildade chaufförer är mycket betydelsefulla både för att höja trafiksäkerheten och minska vägtransportbranschens klimatpåverkan. För att öka jämställdheten i transportbranschen är det även viktigt att få fler kvinnor att söka sig till chaufförsyrket och transportbranschen i sin helhet. Chaufförsyrket kan bli mer attraktivt om man lyckas stävja den osunda konkurrensen och förbättra arbetsförhållandena i branschen, varför motionärerna efterfrågar åtgärder mot chaufförsbrist (yrkande 8).

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att vägtransportmarknaden är beroende av en god tillgång på kvalificerade förare. Transportstyrelsen har pekat på att det tillskott som kom från de nya EU-medlemsstaterna 2004 och framåt kommer att plana ut samt att en situation med förarbrist skulle kunna påverka förarlönerna men också tydliggöra behoven av att inom unionen se över de gemensamma kraven på förarutbildningar och kostnaderna för individen för dessa.

Enligt uppgifter från Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) som utskottet har tagit del av utbildas det i Sverige cirka 1 500 yrkesförare varje år. Enligt TYA behöver dock branschen minst 5 000 nya yrkesförare varje år under en lång tid framöver.

Utskottet välkomnar därför den satsning som görs på yrkesinriktad gymnasial vuxenutbildning (Yrkesvux) på kommunal nivå och som aviserades första gången i budgetpropositionen för 2009. Syftet med satsningen är att motverka en brist på personer med yrkesutbildning och nå de grupper som saknar gymnasieutbildning med yrkesinriktning eller har en gymnasial yrkesutbildning som behöver kompletteras. Inom ramen för denna satsning erbjuds bl.a. utbildningar för yrkesförare av godstransporter som syftar till att ge kunskaper för att klara CE-körkort (tung lastbil med släp) och den grundläggande yrkeskompetens som krävs för ett arbete som lastbilsförare. Yrkesvuxutbildningarna är CSN-berättigande.

Utskottet vill även framhålla att det är glädjande att andelen kvinnor som utbildar sig till yrkesförare har ökat. Enligt en undersökning från TYA som presenterades i december 2013 uppgår andelen kvinnliga förare i Biltrafikens Arbetsgivareförbund till ca 4 procent. När det gäller andelen kvinnor som hade rekryterats under det senaste året fram till december 2013 uppgick den till 9 procent av de rekryterade förarna, vilket innebär att trenden är positiv.

Med hänvisning till de satsningar som görs för att utbilda fler yrkesförare i syfte att motverka brist på chaufförer avstyrker utskottet motion 2013/14:T510 (S) yrkande 8.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Tillsyn och kontroller, punkt 1 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Annelie Enochson (KD), Lotta Finstorp (M), Christer Akej (M) och Gunnar Hedberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:Sk376 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 20 i denna del,

2013/14:Sk411 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 26,

2013/14:T306 av Johan Andersson och Sven-Erik Bucht (båda S),

2013/14:T312 av Sven-Erik Bucht (S),

2013/14:T316 av Per-Ingvar Johnsson (C),

2013/14:T398 av Lars Beckman och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2013/14:T421 av Peter Persson och Anders Karlsson (båda S) yrkande 1,

2013/14:T448 av Emil Källström (C),

2013/14:T449 av Per-Ingvar Johnsson (C) i denna del,

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 3 och 5 samt

2013/14:T516 av Åsa Lindestam m.fl. (S) i denna del.

Ställningstagande

När det gäller ansvaret för tillsynen över att tillståndsinnehavaren bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser kan vi konstatera att denna uppgift åligger Transportstyrelsen i enlighet med yrkestrafiklagen (2012:210). Vi vill vidare framhålla att när det gäller samordnade åtgärder för en sund konkurrenssituation för åkerinäringen finns det sedan flera år en etablerad policygrupp mot svartarbete och marknadsstörande konkurrensvillkor i transportbranschen där Skatteverket, Transportgruppen, Sveriges Åkeriföretag, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Sveriges Möbeltransportörers Förbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Unionen, Transportstyrelsen och Ekobrottsmyndigheten ingår. Det övergripande syftet med gruppens arbete är att finna metoder för att motverka svartarbete och annan ekonomisk brottslighet som underminerar sunda konkurrensvillkor i transportbranschen. Gruppen ska också diskutera och identifiera andra och nya företeelser som påverkar konkurrensvillkoren negativt i de

olika delbranscherna samt sträva efter att i enighet eller gemensamt för några parter lämna förslag till regeländringar eller andra åtgärder som kan främja lagenligt arbete och sunda konkurrensvillkor i transportbranschen.

Vi vill även erinra om att det pågår många olika samverkansinsatser för att stärka kontrollen av den tunga yrkestrafiken, bl.a. beslutade regeringen i mars 2012 att ge Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att i samråd ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Den första tillståndsmätningen genomfördes under 2012 och fortsättningsvis kommer analys och resultat av genomförda tillståndsmätningar att redovisas till regeringen vart tredje år. Tillståndsmätningarna innefattar bl.a. hur innehavare av yrkestrafiktillstånd följer skattebestämmelserna, antalet yrkestrafiktillstånd, varningar och återkallelser, tillsyner och kontroller samt prejudicerande domar på yrkestrafikområdet.

När det gäller behovet av att stärka resurserna inom polisen för att kontrollera den tunga yrkestrafiken vill vi framhålla att denna fråga har tagits på allvar och att justitieministern den 5 juni 2013 beslutade om en utredning av behovet av att ge fler anställda inom polisen polisiära befogenheter (Ju2013/4299/P). I uppdraget ingick bl.a. att analysera och beskriva behovet av att personer med annan utbildning än polisutbildning ska få utföra arbetsuppgifter som i dag enligt lag eller annan författning endast får utföras av en polisman. I uppdraget ingick även att lämna en samlad redovisning av vilka dessa arbetsuppgifter är, föreslå författningsändringar och analysera förslagens konsekvenser. Uppdraget redovisades i oktober 2013 i departementspromemorian Vem ska göra vad? – Om fördelningen av arbetsuppgifter mellan polisens anställda (Ds 2013:64). I promemorian anges att bilinspektörer bör ges ytterligare befogenheter när det gäller övervakningen av den yrkesmässiga trafiken. Inriktningen bör vara att bilinspektörernas verksamhet tydligt inriktas mot ett helhetsansvar för kontrollen av den yrkesmässiga trafiken. Vidare anges att ett effektivt utnyttjande av bilinspektörernas kompetens i övervakningen av den yrkesmässiga trafiken bl.a. förutsätter en förändrad arbetsfördelning mellan polisman och bilinspektör där bilinspektörens kompetens tas till vara i större omfattning. Genom att den enskilde bilinspektören kan utföra fler åtgärder i varje ärende främjas såväl effektivitet som snabbhet i handläggningen. Vidare anges att utökade befogenheter för bilinspektörer också ger möjlighet att begränsa antalet poliser inom trafikövervakningen till förmån för områden där polisens kompetens är en nödvändig förutsättning. På så sätt kan den samlade effektiviteten i polisverksamheten öka. Enligt Justitiedepartementet är avsikten att en proposition ska överlämnas till riksdagen i början av juni 2014 med förslag som bl.a. rör fördelningen av arbetsuppgifter mellan bilinspektörer och poliser.

I trafikuskottets uppföljning av tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg (2011/12:RFR8) uppmärksammades bl.a. svårigheten att lagföra ärenden om kör- och vilotider och otillåten cabotage och att detta är pro-

blematiskt. Vi vill mot denna bakgrund välkomna att Åklagarmyndigheten fr.o.m. den 1 november 2012 har bedrivit en försöksverksamhet som innefattar en ändrad organisation inom myndigheten och som innebär att de flesta trafikärenden där påföljden är begränsad till böter, dagsböter eller penningböter, handläggs vid åklagarkammaren i antingen Karlskrona eller Östersund. Syftet med den ändrade organisationen är att stärka hanteringen av bl.a. yrkestrafikärenden och vi har redan nu kunnat se att det nya arbets sättet har tagits emot väl av polismyndigheterna. En utvärdering av försöksverksamheten inleddes efter utgången av 2013 inför ett kommande ställningstagande om huruvida den nya organisationen ska permanentas.

När det gäller vilket bevismaterial som det vid kontroll får ställas krav om att det måste medföras i lastbilen kan vi konstatera att tydliga och gemensamma EU-regler gäller för detta (EU-förordning 1072/2009, artikel 8).

I EU-förordningen om cabotagetransporter anges uttryckligen att inrikes godstransporter på väg som utförs i en värdmedlemsstat av ett utlandsetablerat transportföretag endast ska anses förenliga med denna förordning om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på inkommande internationell transport och på varje påföljande cabotagetransport som därefter har utförts. I EU-förordningen finns en tydlig uppräkningslista som anger att det bevismaterial som avses endast ska innehålla följande uppgifter avseende varje transport:

- Avsändarens namn, adress och namnteckning.
- Transportföretagets namn, adress och namnteckning.
- Mottagarens namn, adress och namnteckning samt datum då godset levererades.
- Gångse beskrivning av godsets art och av den förpackningsmetod som använts samt godsets bruttovikt eller annan uppgift om mängden.
- Motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer.

I de gällande EU-reglerna föreskrivs tydligt att inga ytterligare handlingar ska krävas som bevis för att de villkor som fastställs i artikel 8 har uppfyllts. Vi kan därmed konstatera att när det gäller att ställa sådana ytterligare krav på dokumentation som Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet gemensamt föreslår är detta något som inte kan anses vara förenligt med de gällande EU-reglerna.

När det gäller motionsförslagen om krav på att medföra fullständig dokumentation vill vi även peka på att Transportstyrelsen i sin utredning om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg redovisar att Danmark och Finland har skärpt sina regelverk och sina tillämpningar av cabotagereglererna och att detta bl.a. avser krav på att en CMR-fraktsedel (CMR avser konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg) ska finnas tillgänglig i fordonet och på anmodan uppvisas för kontrolltjänstemän samt att definitionen av cabotage snävas in. Vi kan här konstatera att detta har uppmärksammats av EU-kommissionen och att det har föranlett

att överträdelseförfaranden har inletts mot dessa länder med anledning av att de vidtagna åtgärderna kan stå i strid med EU-rätten. Vi vill med anledning av detta rikta skarpa invändningar mot utskottsmajoritetens förslag till riksdagsbeslut om krav på ytterligare dokumentation vid cabotagetransporter.

Vi vill samtidigt uppmärksamma att det är positivt att Transportstyrelsen i sin utredning bl.a. lämnar förslag om att införa en bestämmelse i den svenska förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom EES som innebär ett förtydligande av när det bevismaterial som anges i artikel 8 i EU-förordningen (1072/2009) ska visas upp för behörig kontrolltjänsteman. Vi kan konstatera att detta kan komma att underlätta den fortsatta kontrollverksamheten av de tunga godstransporterna på väg.

Vi kan sammanfattningsvis konstatera att Sverige i likhet med andra EU-länder har att följa de gemensamma EU-regler som gäller, att det pågår och utvecklas olika insatser och samverkansaktiviteter mellan myndigheter kring kontrollverksamheten samt att det pågår en remissbehandling av Transportstyrelsens nyligen presenterade utredning i vilken det föreslås flera kraftfulla åtgärder för att stärka kontrollverksamheten. Mot bakgrund av detta ställer vi oss frågande till varför Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet finner anledning att gemensamt presentera förslag som innebär att riksdagen i detta skede ska föregripa den pågående processen. Vi anser att detta agerande är mycket olyckligt och befarar att detta i värsta fall kan motverka sitt syfte då det intensiva beredningsarbete som nu pågår därigenom kan komma att försenas liksom införandet av angelägna ändringar i regelverken.

Riksdagen bör därför avslå de aktuella motionsförslagen.

2. Böter och sanktioner samt hindrande av fortsatt färd, punkt 3 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Annelie Enochson (KD), Lotta Finstorp (M), Christer Akej (M) och Gunnar Hedberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:Sk376 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 20 i denna del,

2013/14:T272 av Thomas Strand (S),

2013/14:T276 av Louise Malmström (S),

2013/14:T288 av Lena Asplund (M),

2013/14:T310 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S),

2013/14:T327 av Jonas Eriksson och Mats Pertoft (båda MP),

2013/14:T383 av Anna Wallén (S),

2013/14:T428 av Eva-Lena Jansson och Matilda Ernkrans (båda S),
2013/14:T436 av Andreas Carlson (KD),
2013/14:T449 av Per-Ingvar Johnsson (C) i denna del,
2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 9 och 10,
2013/14:T516 av Åsa Lindestam m.fl. (S) i denna del och
2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 37.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att det på Transportstyrelsens webbplats anges att kontrollerna under de närmaste åren kommer att öka i antal och att sanktionerna för dem som bryter mot regelverket kommer att bli mer kännbara. Förändringarna sker för att Sverige ska leva upp till kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG. Kontrollerna regleras i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare.

När det gäller påföljder kan vi påminna om att regeringen 2009 tillsatte en utredning om en översyn av påföljdssystemet. I uppdraget ingick att göra en total översyn av påföljdssystemet men inte att se över straffskalorna för enskilda brott. I maj 2012 överlämnade utredningen betänkandet Nya påföljder (SOU 2012:34) där det bl.a. föreslås att bötesstraffen ska höjas. Betänkandet har varit föremål för remissbehandling och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. När det gäller höjda bötesbelopp är det Riksåklagaren som med stöd av 48 kap. 14 § rättegångsbalken föreskriver om ordningsbot för vissa brott. Vi vill även påpeka att Riksåklagaren har beslutat om att fr.o.m. den 1 juli 2012 är den högre nivån på ordningsböter för överträdelse mot förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare höjd till 4 000 kronor samt att det sammantagna maxbeloppet för flera överträdelse mot förordningen uppgår till högst 10 000 kronor.

När det gäller behovet av åtgärder för att främja ökad trafiksäkerhet och konkurrens på lika villkor kan vi vidare konstatera att detta har varit föremål för noggranna analyser i den utredning som har genomförts av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg som Transportstyrelsen presenterade den 28 februari 2014. I utredningen lämnas flera förslag som vi anser kan förväntas medverka till att stävja osund konkurrens. I utredningen konstateras att eftersom det finns uppenbara problem med att utreda och åtala någon i ett utländskt företag skulle sanktionsavgifter vara ett sätt att lättare påföra en sanktion på ett företag. Införandet av en sanktionsavgift i detta fall innebär även att det blir en s.k. omvänd bevisbörda jämfört med vad som gäller vid böter. Eftersom bestämmelserna tar sikte på utländska aktörer som verkar i Sverige är brotten alltid gränsöverskridande, vilket förutsätter ett samarbete mellan myndigheter över gränserna för att effektivt kunna utreda och lagföra brotten. Transportstyrelsen pekar på att de låga straffskalorna för brott mot cabotagebestämmelserna medför att instrumenten för det gränsöverskridande myndighetssamarbetet i praktiken inte blir tillgängliga, även om det inte finns något formellt hinder mot att begära

rättslig hjälp från utlandet. Transportstyrelsen pekar också på att med ett införande av sanktionsavgifter i stället för böter skulle fler transportföretag kunna påföras sanktioner för det fall de kan konstateras utföra otillåten cabotage. Genom att införa förskott vid vägkontroll skulle denna sanktion enligt Transportstyrelsen kunna bli effektiv och problem med verkställighet skulle kunna avhjälpas. Transportstyrelsen menar att detta i förlängningen skulle kunna förbättra möjligheterna till konkurrens på lika villkor då transportbranschen utsätts för mindre konkurrens från sådana transportföretag som inte följer gällande regelverk. Transportstyrelsens bedömning och förslag till sanktionsbeloppets storlek är att det ska uppgå till 20 000 kronor. Förslaget bygger på en avvägning mellan att beloppet ska vara både proportionerligt och ha avskräckande effekt. Enligt Transportstyrelsens förslag ska ett förskott på sanktionsavgiften om 20 000 kronor kunna tas ut vid kontrolltillfället. Transportstyrelsens sammantagna bedömning är att en sanktionsavgift med den föreslagna utformningen med förskottsbetalning vid vägkanten är ett sätt att få till stånd en mer effektiv sanktion mot otillåten cabotage. Vi noterar här också att om andra överträdelse upptäcks vid kontrolltillfället, t.ex. av kör- och vilotidsbestämmelserna, innebär det att även ytterligare böter för dessa överträdelse kan påföras vid kontrollen.

I fråga om hindrande av fortsatt färd vill vi påminna om att i det uppdrag som regeringen lämnade till Transportstyrelsen i maj 2013 om att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden på väg även ingick att bedöma konsekvenserna av att införa en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd genom klampning av fordon. I Transportstyrelsens utförliga utredning som presenterades den 28 februari 2014 lämnas ett förslag om att införa en ny lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Enligt Transportstyrelsen vore syftet med en sådan lag att på ett effektivt sätt säkerställa efterlevnaden av beslut om hindrande av fortsatt färd som meddelas för att verkställa betalning av förskott på sanktionsavgift eller böter, för att hindra färd med trafikfarligt fordon eller trafikfarlig förare samt för att förhindra fortsatt brott. Enligt Transportstyrelsens förslag ska en ny lag reglera vilka åtgärder som polismyndighet eller Tullverket får besluta om för att säkerställa att en polismans eller en tulljänstemans hindrande av fortsatt färd efterlevs, beslutets varaktighet samt under vilka förutsättningar ett sådant beslut får fattas. Enligt utredningsförslaget är de åtgärder som skulle omfattas av lagen omhändertagande av frakthandlingar, fordonsnycklar, registreringsskyltar och s.k. klampning av fordon, där den sistnämnda åtgärden är att anse som den mest ingripande. Vi noterar här att när det gäller klampning av fordon pekar Transportstyrelsen på att det finns olika sätt att göra detta på. Som exempel anger Transportstyrelsen att polisen i dag har ett system som används för bl.a. kontaktförbudsärenden och att eftersom GPS-teknik kan användas för att övervaka efterlevnad av beslut om kontaktförbud bedömer Transportstyrelsen att det även är möjligt att använda den metoden för att övervaka förbud mot fortsatt färd. Enligt

Transportstyrelsen krävs det dock att utrustningen inte är alltför enkel att avlägsna eller manipulera och att polisen har en beredskap för att ingripa mot fordon som trots allt fortsätter färden. Vi vill här även peka på att Transportstyrelsen i sin utredning pekar på att det torde finnas krav på lagstöd för att polisen ska kunna besluta föreskrifter om att klampa fordon eller omhänderta fordonsnycklar eller registreringsskyltar, dvs. i sådana fall som tas upp i motionsyrkandena. Vi vill i detta sammanhang även påtala att Transportstyrelsen i sin utredning konstaterar att en möjlighet att klampa fordon förmodligen kommer att ha en sådan preventiv effekt att åtgärden troligtvis inte kommer att behöva vidtas särskilt ofta.

Vi vill slutligen även peka på att den del av Transportstyrelsens utredning om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg som avser sanktioner och hindrande av fortsatt färd gick ut på remiss den 28 februari och att remisstiden löper ut den 28 april 2014. På förekommen anledning finner vi här att det behöver påminnas om att remissbehandling ingår som en del av den väl etablerade svenska utredningstraditionen och att detta sker för att organisationer, myndigheter och andra intressenter som på något sätt berörs av lämnade utredningsförslag ska ges möjlighet att lämna synpunkter. Ett viktigt syfte med att hämta in synpunkter på utredningsförslagen från olika parter är att dessa noggrant ska kunna beaktas och resultera i ett väl underbyggt beslutsunderlag. Vi vill här uppmärksamma att infrastrukturministern vid en presskonferens den 28 februari 2014 meddelade att avsikten är att avlämna en proposition på området till riksdagen innan utgången av den innevarande mandatperioden och att intentionen är att nya regler för yrkestrafiken ska kunna träda i kraft inom ett år. Med anledning av att det pågår ett intensivt beredningsarbete och att det har presenterats kraftfulla förslag ställer vi oss frågande till varför Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet finner anledning att gemensamt presentera förslag som innebär att riksdagen i detta skede ska föregripa den pågående processen. Vi anser att detta agerande är mycket olyckligt och befarar att detta i värsta fall kan motverka sitt syfte då det intensiva beredningsarbete som nu pågår riskerar att stanna av och att den lagstiftning som efterfrågas därmed kan komma att försenas.

Riksdagen bör därför avslå de aktuella motionsförslagen.

3. Ändringar av cabotagereglerna, punkt 4 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Annelie Enochson (KD), Lotta Finstorp (M), Christer Akej (M) och Gunnar Hedberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T390 av Tony Wiklander och Anna Hagwall (båda SD) yrkande 1 och

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Inledningsvis ser vi oss föranledda att påminna om att när det gäller tillträde till marknaden för godstransporter på väg och rätten att utföra s.k. cabotagetransporter regleras detta gemensamt på EU-nivå. Det ankommer därmed inte på enskilda medlemsstater att utfärda egna särregler i denna fråga. Vi vill även påminna om att enligt EU är syftet med att tillåta att tillfälliga inrikes godstransporter utförs av utländska åkerier att reducera antalet tomkörningar sedan en internationell transport har avslutats.

När det gäller frågan om en revidering av de gällande cabotagereglerna vill vi peka på att kommissionen i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg ska utarbeta en rapport om läget för gemenskapens vägtransportmarknad. Rapporten ska innehålla en analys av marknadssituationen, en utvärdering av kontrollernas effektivitet, utvecklingen av anställningsförhållandena inom yrket samt en bedömning av huruvida harmoniseringen av regler inom bl.a. områdena genomförande av vägavgifter liksom social- och säkerhetslagstiftning har gjort sådana framsteg att ett ytterligare öppnande av de inhemska vägtransportmarknaderna, inklusive cabotagetransporterna, kan komma i fråga. Vi noterar vidare att kommissionen i november 2013 lämnade rapporten En inre marknad för tillväxt och sysselsättning (KOM(2013) 785) där kommissionen med hänvisning till cabotagereglerna i förordning (EG) nr 1072/2009 pekar på att de nationella marknaderna för godstransporter på väg fortfarande är skyddade mot internationell konkurrens samt att cabotagetransporterna därför fortfarande utgör ett litet segment (ca 2 procent) av de totala transportvolymerna.

Vi vill här också uppmärksamma att kommissionen i sin rapport pekar på att Finland och Danmark har vidtagit ytterligare åtgärder för att skydda sina marknader från utländska åkare samt att andra länder såsom Spanien har kvar sina restriktioner för permanent etablering av små företag. När det gäller dessa frågor anser vi att det är viktigt att uppmärksamma att kommissionen i sin rapport konstaterar att den kommer att inrikta sig på klara tolkningar och en mer enhetlig tillämpning av den gällande lagstiftningen både beträffande marknadstillträde och social välfärdsnivå. Vi vill vidare uppmärksamma att kommissionen i sin rapport påpekar att medlemsstaterna som nyckelprioritering bör inrikta sig på att se över de återstående nationella restriktionerna för tillträde till de nationella marknaderna för godstransporter på väg för att säkerställa att de helt överensstämmer med den gällande EU-lagstiftningen om full frihet för utländska åkare att utföra viss cabotageverksamhet och etablera sig i alla medlemsstater.

Vi kan konstatera att frågan om reglerna kring cabotage har varit föremål för flera interpellationer i riksdagen, senast den 17 januari 2014. Det ansvariga statsrådet pekade då på att Sveriges hållning sedan utvidgningen av unionen alltid har varit positiv till tillfälliga inrikestransporter – cabotagetransporter – som får utföras av europeiska företag med gemenskapstillstånd i samband med internationella resor samt att Sverige är positivt till en öppen inre marknad för transporter den dag reglerna och kontrollerna är jämförbara i alla unionens länder. Statsrådet påpekade även att Danmark och Finland har infört inskränkande nationella bestämmelser, vilket har medfört att kommissionen överväger överträdelseförfaranden mot dessa. Statsrådet konstaterade vidare att när det handlar om transporter på vägsidan är denna del inte öppen och att det heller inte finns något sådant förslag framme. Statsrådet pekade i sammanhanget på att det pågår diskussioner men att kommissionen har stannat upp. Vi delar statsrådets ståndpunkt att givet att man skulle ha en helt öppen marknad måste det finnas regler som är tydliga och enkla samt att kontrollen av dem måste vara likartade i alla länder. I likhet med statsrådet kan vi samtidigt konstatera att vi inte är där i dag.

När det gäller möjligheten att få till stånd ett tillfälligt uppehåll på grund av allvarliga marknadsstörningar kan vi konstatera att det i dagsläget uppenbart saknas underlag för att Sverige skulle kunna hävda att den nuvarande situationen innebär att skyddsåtgärder ska vidtas med hänvisning till de angivna EU-reglerna. Vi vill här bl.a. hänvisa till att det av den senaste arbetskraftsbarometer som Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) publicerade i december 2013 framgår att ca 2 700 lastbilsförare förväntas nyrekryteras från november 2013 t.o.m. april 2014. Enligt TYA uppskattar 17 procent av åkerierna att de tänker anställa lastbilsförare inom den närmaste sexmånadersperioden.

När möjligheterna till cabotage diskuteras anser vi att det i sammanhanget är viktigt att även uppmärksamma detta utifrån ett miljöperspektiv. Ett viktigt syfte med de nuvarande cabotagebestämmelserna är att minska utsläppen genom att öka effektiviteten i de godstransporter på väg som sker. Genom att tillåta cabotagetransporter kan lastbilarnas fyllnadsgrad öka och tomtransporterna på väg minska, vilket i sin tur även kan medverka till att minska trängseln på vägarna. Vi anser att det är olyckligt att utskottsmajoriteten i detta fall inte väljer att uppmärksamma vikten av miljöhänsyn när man lämnar förslag om bl.a. uppehåll för cabotagetransporter. Vi vill i stället argumentera för att lastbilarnas kapacitet ska nyttjas på ett effektivt och miljösmart sätt. Vi vill samtidigt framhålla att de överträdelser som sker mot cabotagetransportbestämmelserna behöver stävjas och vi ser därför med tillfredsställelse på att regeringen har låtit Transportstyrelsen utarbeta väl underbyggda och kraftfulla förslag till insatser som ska förhindra överträdelser av de gällande cabotagetransportbestämmelserna.

Mot bakgrund av de gällande EU-reglerna och vad vi i övrigt här anfört bör riksdagen avslå de aktuella motionsförslagen.

4. Beställansvar, punkt 5 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Annelie Enochson (KD), Lotta Finstorp (M), Christer Akej (M) och Gunnar Hedberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:Sk376 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 20 i denna del,

2013/14:Sk411 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkande 25,

2013/14:T449 av Per-Ingvar Johnsson (C) i denna del och

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 6 och 7.

Ställningstagande

När det gäller åtgärder mot bl.a. otillåtet cabotage vill vi påminna om den ändring av förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som genomfördes den 4 december 2011 och enligt vilken det föreskrivs att om trafik har drivits utan tillstånd eller om cabotagetransporter har utförts i strid med EU-förordningarna döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter, om han eller hon kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller att cabotagetransporten skedde i strid med någon av de nämnda EU-förordningarna.

När det gäller utformningen av beställansvaret är detta en av de frågor som nyligen har utretts av Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen. Vi välkomnar detta eftersom vi anser att det är betydelsefullt att tidigt få ett underlag för att bedöma om införandet av den nya regeln om beställansvar har blivit ändamålsenligt genomförd. Av Transportstyrelsens utredning framgår att vid polisens s.k. EU-kontroll som genomfördes hösten 2013 stoppades totalt 948 lastbilar, varav 403 var registrerade i utlandet. Av de undersökta transporter utgjordes fem av cabotagetrafik, varav en dömdes till dagsböter för olaga yrkesmässig trafik. Vi tolkar detta, i likhet med Transportstyrelsen, som att eventuella problem med otillåtet cabotage för närvarande är relativt små och att även antalet beställare av olagliga cabotagetransporter därmed är litet. Vi kan vidare konstatera att Transportstyrelsen i sin gedigna utredning kommer fram till att det finns svårigheter med att utforma ett för otillåtet cabotage rättssäkert beställansvar med undersökningsplikt samt att det finns risk för ökade administrativa kostnader för företagen om en undersökningsplikt införs i beställarens ansvar. Vi kan också konstatera att myndigheten utifrån detta bedömer att den bör avstå från att föreslå några förändringar av den nuvarande bestämmelsen rörande beställansvar för cabotage. Vi vill samtidigt peka på att Transportstyrelsen i detta sammanhang också framför att detta inte hindrar att

man i samband med en eventuellt kommande översyn av yrkestrafikområdet med avseende på sanktionsväxling aktualiserar frågan på nytt. Vi anser att detta är rimliga slutsatser. Transportstyrelsen pekar i samma utredning på att det mot bakgrund av den osäkerhet som råder i fråga om beställaransvaret kan behövas särskilda informationsinsatser, särskilt när det gäller vem som är att anse som beställare. Vi välkomnar därför att Transportstyrelsen aviserar att myndigheten kommer att initiera sådana informationsinsatser.

Vi vill i detta sammanhang även framhålla det betydelsefulla utvecklingsarbete som branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag har initierat och som har fått namnet Fair Transport. För att delta i Fair Transport skriver medlemmarna i Sveriges Åkeriföretag under på att följa ett antal åtaganden som handlar om trafiksäkerhet, miljöhänsyn och ansvar när det gäller det egna företaget. Ett viktigt syfte med initiativet är bl.a. att underlätta för transportköparna att göra rätt och bra val utifrån att de ska kunna erbjuda kvalitetssäkrade transporttjänster.

Med utgångspunkt från de samstämmiga redogörelser som lämnades av företrädare för Sveriges Åkeriföretag, Transportarbetareförbundet och Transportindustriförbundet vid trafikutskottets sammanträde den 25 mars 2014 kan vi konstatera att de förslag till åtgärder som Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet gemensamt förespråkar för att skärpa beställaransvaret är betydligt mer långtgående än vad som efterfrågas av de berörda branschorganisationerna och arbetsmarknadens parter.

Vi vill slutligen även peka på att den del av Transportstyrelsens utredning om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg som avser beställaransvar gick ut på remiss den 28 februari 2014 och att remisstiden löper ut den 27 mars 2014. På förekommen anledning finner vi det nödvändigt att påminna om att remissbehandling ingår som en del av den väl etablerade svenska utredningstraditionen och att detta görs för att organisationer, myndigheter och andra intressenter som på något sätt berörs av utredningens förslag ska ges möjlighet att lämna synpunkter. Ett viktigt syfte med att inhämta synpunkter från olika parter på utredningsförslagen är att dessa noggrant ska kunna beaktas och resultera i ett väl underbyggt beslutsunderlag inför kommande avgöranden på politisk nivå. Med anledning av att det pågår ett beredningsarbete anser vi att det är direkt oansvarigt att föregripa den pågående processen.

Riksdagen bör därför avslå de aktuella motionsförslagen.

5. Villkoren inom yrkestrafiken, punkt 6 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Annelie Enochson (KD), Lotta Finstorp (M), Christer Akej (M) och Gunnar Hedberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:Sk376 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 20 i denna del,

2013/14:Sk411 av Leif Jakobsson m.fl. (S) yrkandena 27 och 28,

2013/14:T250 av Billy Gustafsson (S),

2013/14:T364 av Pia Nilsson m.fl. (S) yrkande 1,

2013/14:T390 av Tony Wiklander och Anna Hagwall (båda SD) yrkande 3,

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 4 och

2013/14:T516 av Åsa Lindestam m.fl. (S) i denna del.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att regeringen med anledning av riksdagens tidigare tillkännagivande om villkoren inom yrkestrafiken (bet. 2012/13:TU16, rskr. 2012/13:228) den 30 maj 2013 gav Transportstyrelsen i uppdrag (N2013/2816/TE) att göra fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Som en del i detta uppdrag ingick att redovisa fördjupade analyser om konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken ur ett bredare perspektiv samt att Transportstyrelsen, om det framkommer problem, skulle lämna förslag på åtgärder för att lösa dessa. Transportstyrelsen redovisade resultatet av uppdraget den 28 februari 2014. När det gäller utstationering av arbetstagare redovisar utredningen att arbetstagares grundläggande rättigheter och sociala förmåner vid arbete i annan medlemsstat i viss mån garanteras genom det s.k. utstationeringsdirektivet som är implementerat genom lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare samt förordningen (2013:352) om anmälningsskyldighet vid utstationering av arbetstagare. Vidare framhålls att s.k. tredjelandsförare som kör internationella transporter och cabotagetransporter i enlighet med EU-förordningen 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg ska inneha ett förartillstånd som garanterar dem vissa grundläggande anställningsvillkor, motsvarande dem i kollektivavtal. När det gäller s.k. falska egenföretagare och det goda anseendet pekar Transportstyrelsen på att bestämmelserna i EU-förordningen 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik ger möjlighet att ifrågasätta trafiktillståndet, och i förlängningen eventuellt återkalla tillståndet, om det finns fällande domar eller sanktioner som gäller överträdelse inom bl.a. området som avser löne- och anställningsvillkor i branschen. Trans-

portstyrelsen pekar samtidigt på att Sverige har en modell med kollektivavtal som sluts av arbetsmarknadens parter, vilket bl.a. innebär att det inte finns bestämmelser om minimilöner i lag, men att brott mot kollektivavtal enligt den tidigare yrkestrafiklagen (1998:490) har kunnat utgöra grund för att vägra trafik tillstånd. Det förhållandet att motsvarande bestämmelser numera återfinns i EU-förordningen 1071/2009 torde enligt Transportstyrelsen inte förändra rättsläget i det avseendet. Transportstyrelsen hänvisar i utredningen även till en aktuell dom från december 2013 inom transportområdet om en s.k. falsk egenföretagare. Utifrån en helhetsbedömning utdömde Arbetsdomstolen i detta fall ett kännbart skadestånd till ett transportföretag för kollektivavtalsbrott med anledning av att en polsk chaufför fick anses anställd av åkeriet trots att han var inhyrd.

Vi kan vidare konstatera att det av Transportstyrelsens utredning framgår att det i Sverige i stor utsträckning är lagen (1982:80) om anställningskydd som reglerar arbetstagares rättigheter och att det ytterst är Arbetsdomstolen som avgör sådana frågor. Mot bakgrund av att arbetstagarbegreppet är tvingande i svensk rätt ifrågasätter Transportstyrelsen behovet av en sådan reglering. Det tvingande arbetstagarbegreppet innebär i korthet att det är omständigheterna och villkoren i själva avtalet som avgör om den som ska utföra arbetet är att anse som anställd eller uppdragstagare. Transportstyrelsen menar att den aktuella domen som Arbetsdomstolen meddelade i december 2013 bekräftar detta synsätt och tydliggör vad som gäller även inom transportområdet. Transportstyrelsen pekar vidare på att domen torde innebära minskade möjligheter och incitament för transportföretag att kringgå kollektivavtal genom att hyra in förare. Utifrån detta bedömer Transportstyrelsen sammanfattningsvis att det tvingande arbetstagarbegreppet i svensk rätt tillförsäkrar förare de villkor som de skulle få genom ett anställningsavtal. När det gäller ett lagstadgat anställningskrav inom transportområdet, enligt den s.k. holländska modellen, ifrågasätter Transportstyrelsen vilka konsekvenser detta skulle få för arbetsmarknaden i övrigt och om det ens är möjligt att reglera ett specifikt yrkesområde.

Vi vill i detta sammanhang även framhålla det ökade fokus som Skatteverket aviserar att man kommer att lägga på åkeribranschen under 2014. Detta innefattar bl.a. att Skatteverket genomför en kartläggning av branschen (Ful eller full fart framåt) i syfte att få ett underlag för att kunna bedöma vilka regelförändringar som Skatteverket anser behövs för att komma till rätta med illegal verksamhet inom branschen. Enligt Skatteverket pågår också ett utredningsarbete inom myndigheten i syfte att ta fram ett förslag till registrering av utländska företag och arbetsgivare som är verksamma i Sverige. Arbetet leds av Skatteverket, men flera branschorganisationer, bl.a. Sveriges Åkeriföretag och Transportarbetarna, är kopplade till detta arbete.

Vi vill även påminna om att utskottet tidigare har pekat på att en del av de felaktigheter som Skatteverket har uppdagat inom åkeribranschen kan förmodas ha skett på grund av missuppfattningar eller liknande (bet. 2012/13:TU16). Vi vill därför framhålla värdet av att Skatteverket har tagit initiativ till ett informationsmaterial som även har översatts till engelska och som beskriver vilka regler som gäller när man kommer till Sverige och arbetar. Informationsmaterialet sprids bl.a. till ambassader så att de kan publicera och sprida informationen till personer innan de åker till Sverige för att arbeta. Vi vill även påtala vikten av att Skatteverket under 2013 har utökat spridningsområdet och att informationsmaterialet nu även spridits till bl.a. Rumänien, Ungern, Lettland, Litauen och Polen samt att Skatteverket för närvarande även arbetar med att ta fram ett liknande informationsmaterial på engelska för egenföretagare.

Vi anser sammanfattningsvis att det inte finns någon rimlighet i att förespråka ett införande av branschspecifika särregler vad gäller bl.a. anställningsförhållanden inom transportområdet. När det gäller den s.k. holländska modellen noterar vi att det i dag saknas underlag som mer än i diffusa och allmänna ordalag beskriver utformningen av modellen. Detta framgick med tydlighet i samband med de presentationer som hölls av inbjudna företrädare vid trafikutskottets sammanträde den 25 mars 2014. Däremot anser vi självfallet att det måste tas krafttag mot oseriös verksamhet och överträdelse av de regler som gäller inom transportområdet så att konkurrens kan ske på lika villkor. Vi konstaterar därför att de förslag som Transportstyrelsen har presenterat i sin utredning av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg när det gäller skärpningar av regelverken för kontroller samt verktyg för att kunna tillgodose att gällande regler tillämpas på ett adekvat sätt, ligger väl i linje med vad som behövs för att kunna säkra och upprätthålla goda villkor inom transportbranschen.

Mot bakgrund av vad vi här anfört bör riksdagen avslå de aktuella motionsförslagen.

6. Säkra uppställningsplatser, punkt 8 (M, FP, C, KD)

av Jan-Evert Rådström (M), Sten Bergheden (M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C), Annelie Enochson (KD), Lotta Finstorp (M), Christer Akej (M) och Gunnar Hedberg (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T390 av Tony Wiklander och Anna Hagwall (båda SD) yrkande 2 och

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 11 och 12.

Ställningstagande

Vi vill framhålla vikten av att våra yrkeschaufförer har tillgång till trygga och säkra uppställningsplatser för att kunna parkera och ta raster i enlighet med gällande kör- och vilotidsregler. Vi vill därför framhålla det viktiga arbete som Trafikverket har initierat när det gäller att ta fram ett register över sådana rastplatser som är lämpliga uppställningsplatser längs TEN-vägnätet samt lämpliga kommersiella anläggningar. Ett sådant register kommer troligtvis att vara färdigt redan hösten 2015. Vi välkomnar detta betydelsefulla arbete och ser med stort intresse fram emot resultatet av detta då det bl.a. kommer att underlätta för chaufförerna i samband med godstransporter.

Vi vill i detta sammanhang även peka på att regeringen har redovisat ett förslag till inriktning av hur trafikens infrastruktur bör utvecklas för perioden 2014–2025 (prop. 2012/13:25) och att riksdagen därefter har tillstyrkt regeringens förslag om att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga infrastrukturen m.m. under planperioden ska uppgå till 522 miljarder kronor, varav 155 miljarder kronor ska gå till drift och underhåll av statliga vägar och 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Vi vill även uppmärksamma att Trafikverket i det förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 som redovisades i juni 2013 anger att myndigheten bl.a. kommer att arbeta med vissa mer generella åtgärder som t.ex. ITS-åtgärder och planering av uppställningsplatser och depåer för person- och godstrafik. Senare under våren 2014 kommer regeringen att besluta om den nationella planen för trafikinfrastrukturen 2014–2025. Vi anser inte att det finns anledning att föregripa det kommande beslutet.

Vi noterar att det från branschen har påtalats att det behövs fler säkra uppställningsplatser för lastbilar men att det har visat sig svårt att få dem lönsamma, vilket har medfört att det sker få nyetableringar. Vi anser därför att det är mycket välkommet att Sveriges Åkeriföretag med syftet att påskynda utvecklingen har inlett ett samarbete med ett företag för att mot en avgift erbjuda fler bevakade uppställningsplatser utefter de stora Europavägarna. Det koncept som används är bemannad övervakning med parkeringsvärdar under nätterna. Vi vill även uppmärksamma en annan betydelsefull åtgärd som vidtas för att öka säkerheten vid uppställning och som innebär att de etablerade transportföretagen väljer att teckna egna avtal med samverkanspartner inom åkeribranschen om säkra uppställningsplatser.

Vi vill i detta sammanhang också peka på att även åkerierna har ett eget ansvar för att säkra att de transporter som sker utförs i fordon som försvårar möjligheterna till stölder. Vi vet att många seriösa företag väljer att satsa på säkrare lastbilar som har inbyggda låsta släp och att detta även innebär en högre kostnad för dessa åkerier, vilket därefter avspeglas i prissättningen av deras transporttjänster. Samtidigt väljer andra åkeriföretag att erbjuda tjänster till lägre pris där lasten transporteras i enklare och billi-

gare presenningklädda släp som det kan vara lättare att stjäla från. Vi anser att det finns ett ansvar hos åkeribranschen att påtala vikten av att nyttja transporter som sker i mer stöldsäkra fordon. Vi anser likaledes att det ligger ett mycket stort ansvar hos såväl beställarna som försäkringsbolagen när det gäller upphandling av transporttjänster och kraven på att de tjänster som köps i alla delar ska hålla hög kvalitet. Vi anser att det inte är rimligt att kräva att samhället ensamt ska stå för kostnaderna för att vidta åtgärder eftersom detta i förlängningen kan medföra oönskade snedvridningar i konkurrensförhållandet mellan åkeriföretag som satsar på att tillhandahålla tjänster av hög kvalitet i förhållande till de åkeriföretag som agerar på ett sådant sätt att de inte kan erbjuda likvärdig kvalitet i sina tjänster. För att kunna ha konkurrens på lika villkor inom åkeribranschen anser vi därmed att alla parter måste ta sin del av ansvaret.

Mot bakgrund av detta och av att det nyligen har införts en nationell lagstiftning om intelligenta transportsystem vid vägtransporter och att det vidtas olika insatser för att öka tillgängligheten till säkra uppställningsplatser anser vi att det för närvarande inte finns någon anledning att vidta några ytterligare åtgärder.

Riksdagen bör därmed avslå de aktuella motionsförslagen.

7. Åtgärder mot chaufförsbrist, punkt 9 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Bengt Berg (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8.

Ställningstagande

Mot bakgrund av att det inom de kommande åren väntas uppstå en brist på kvalificerade chaufförer anser vi att det finns anledning att redan nu se till att såväl yrkesprogrammen på landets gymnasieskolor som arbetsmarknadsprogrammen är förberedda på detta. Väl utbildade chaufförer är mycket betydelsefulla både för att höja trafiksäkerheten och minska vägtransporternas klimatpåverkan. Vi ser i detta sammanhang positivt på de olika tävlingar i körskicklighet som ordnas inte minst för unga chaufförer. Om vi lyckas stävja den osunda konkurrensen och förbättra arbetsförhållandena i branschen vet vi att chaufförsyrket kan bli mer attraktivt. För att öka jämställdheten vill vi även betona vikten av att få fler kvinnor att söka sig till chaufförsyrket och transportbranschen i sin helhet.

Vad vi nu anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013

2013/14:Sk376 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bekämpning av oseriös yrkestrafik.

2013/14:Sk411 av Leif Jakobsson m.fl. (S):

25. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om schysta villkor i åkerinäringen.
26. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en nationell samordnare för bättre regelefterlevnad i åkeribranschen.
27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cabotage.
28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den holländska modellen.

2013/14:T250 av Billy Gustafsson (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av åtgärder mot illegal verksamhet inom åkeribranschen.

2013/14:T272 av Thomas Strand (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en möjlighet för polisen att stoppa både svenskregistrerade och utlandsregistrerade transporter genom s.k. klampning.

2013/14:T276 av Louise Malmström (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt se över möjligheterna att komma till rätta med de orättvisa konkurrensvillkoren i åkeribranschen.

2013/14:T288 av Lena Asplund (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överväga att se över möjligheten att sätta hjulklampar på yrkesfordon.

2013/14:T290 av Anders Hansson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om internationella vägtransporter.

2013/14:T291 av Anders Hansson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om lastsäkring av icke farligt gods.

2013/14:T306 av Johan Andersson och Sven-Erik Bucht (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bättre tillsyn av cabotagettransporter.

2013/14:T310 av Clas-Göran Carlsson m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bötfällning av utländska yrkesförare på plats.

2013/14:T312 av Sven-Erik Bucht (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tillsyn och kontroll av cabotagettransporter inom Sverige.

2013/14:T316 av Per-Ingvar Johnsson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av bättre dokumentation och kontrollmöjligheter när det gäller cabotagettransporter i Sverige.

2013/14:T327 av Jonas Eriksson och Mats Pertoft (båda MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge polisen möjlighet att besluta om klampning av fordon.

2013/14:T364 av Pia Nilsson m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om insatser mot olaglig cabotagetrafik.

2013/14:T383 av Anna Wallén (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en möjlighet för polisen att ställa utländska fordon i kvarstad vid allvarliga trafikrisker.

2013/14:T390 av Tony Wiklander och Anna Hagwall (båda SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avskaffa cabotagetrafiken.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anordna säkra uppställningsplatser samt utöka antalet rastplatser i anslutning till storstäder.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstifta om att samma anställningsvillkor ska gälla för utländsk arbetskraft som för svenska arbetstagare.

2013/14:T398 av Lars Beckman och Ann-Britt Åsebol (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om effektivare kontroll på väg.

2013/14:T402 av Lars Beckman och Ulf Berg (båda M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avgiften för kör- och vilotider.

2013/14:T421 av Peter Persson och Anders Karlsson (båda S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att samordnade insatser mellan myndigheter ska ske för att stärka den svenska åkerinäringen.

2013/14:T428 av Eva-Lena Jansson och Matilda Ernkrans (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klampning av fordon.

2013/14:T436 av Andreas Carlson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att möjliggöra betalning av böter på plats vid trafikbrott och att fordonet kan låsas fast tills boten är betald.

2013/14:T448 av Emil Källström (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statliga myndigheters arbete för att säkerställa regelefterlevnad och garantera rättvisa konkurrensvillkor i åkerinäringen.

2013/14:T449 av Per-Ingvar Johnsson (C):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av bättre regelefterlevnad i åkeribranschen genom tydligare regler för beställaransvar, fasta sanktionsavgifter, effektivare körförbud och tillräckliga resurser för kontroller av fordon och förare.

2013/14:T510 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om eventuella ändringar av EU:s cabotagelagstiftning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en eventuell tillfällig timeout från EU:s cabotageregler för att få kontroll över illegal inrikestrafik.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att stärka och samordna myndigheternas kontroll av åkeribranschen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på fast anställning och den holländska modellen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om frakthandlingar för den ursprungliga internationella transporten till Sverige vid cabotagettransport.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ökat beställaransvar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av beräkningsunderlag för vägtransporter som utförs enligt gällande regler och avtal.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om åtgärder mot chaufförsbrist.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra det lättare att hålla fordon i kvarstad.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över och höja bötesbeloppen för trafikbrott.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om säkra uppställningsplatser.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska stölderna från parkerade lastbilar.

2013/14:T516 av Åsa Lindestam m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skärpt lagstiftning mot oseriösa åkare som trafikerar vägnätet.

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):

37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa möjligheter att hålla fordon i kvarstad.