

Motion till riksdagen 2012/13:T361

av **Hans Hoff och Eva-Lena Jansson (S)**

Konkurrens på lika villkor inom åkerinäringen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om konkurrens på lika villkor inom åkerinäringen.

Motivering

Förekomsten av utländska egenföretagare i den svenska åkerinäringen har ökat markant på senare år. Idag bedömer arbetsmarknadens parter att det finns över 1 000 utländska förare i Sverige som inte är formellt anställda, trots anställningsliknande förhållanden. De saknar anställningskontrakt i Sverige på grund av att vissa svenska åkerier väljer att ha en affärsrelation med förarna istället för ett anställningsförhållande. Detta är fullt möjligt på grund av att de får en status som egenföretagare genom deras F-skattsedel eller motsvarande dokumentation. Ur ett juridiskt perspektiv finns det inga hinder att anlita utländska egenföretagare för svenska åkerier.

Men trots att upplägget är lagligt skapar det problem. Ett känt sådant är social dumpning. Egenföretagarna väljer ofta att inte betala in skatt och andra avgifter i Sverige. De inbetalningar som arbetsgivaren vanligtvis betalar in i form av skatt, moms och arbetsgivaravgifter för sina anställda uteblir därmed helt i Sverige.

Skatteverket har även uppmärksammat att egenföretagare väljer att inte betala skatt i sitt hemland. En anledning till detta kan vara att hemlandet har ett dåligt fungerande system för kontroll av inbetalning av skatt och sociala avgifter. En annan anledning kan vara att deras lön är så låg att de inte har möjlighet att betala in den skatt och de sociala avgifter som ska betalas in. Detta kan i sin tur bero på att utländska egenföretagare väljer att arbeta för en ersättning som är mycket lägre än den kollektivavtalsenliga lönen i Sverige. En ersättning som de tvingas att godta, då alternativet ofta är arbetslöshet i hem-

Fel! Okänt namn på

landet. Många utländska förare tvingas helt enkelt in i ett otryggt egenföretagande av svenska åkerier som vill sänka sina kostnader.

Svenska åkerier som kontrakterar utländska egenföretagare är i huvudsak i behov en arbetstagare – inte en egenföretagare. Detta är bakgrunden till begreppet ”falska” egenföretagare. Personer som har en F-skattsedel men ett anställningsliknande förhållande med en uppdragsgivare, som dikterar samtliga villkor, är inte egenföretagare. De är anlitade under anställningsliknande förhållanden utan att åtnjuta en anställds rättigheter. Det som gör de ”falska” egenföretagarna attraktiva för arbetsgivarna är att egenföretagaren tar allt ansvar själv. Dels ansvarar han (det finns inga uppgifter om att det finns kvinnliga utländska falska egenföretagare) för alla sociala avgifter samt pension, skatt och försäkringar själv. Dels tar han ut ett lägre arvode eller lön än vad som är den kollektivavtalsenliga lönen. Åkeriet flyttar därmed över all risk och allt ansvar till föraren. De slipper ta det sociala ansvar som arbetsgivare ska ta enligt partsgemensamma överenskommelser som sträcker sig långt tillbaka in på 1900-talet.

Åkerier som anlitar ”falska” egenföretagare är ute efter billig arbetskraft. Enligt Sveriges Åkeriföretag och Svenska Transportarbetareförbundet består ca 40 procent av ett lastbilsåkeris kostnader av lön. Ett bra sätt att få konkurrensfördelar är att sänka lönekostnaden och därmed sänka priset på de transporttjänster företaget erbjuder.

Företagarna bidrar genom detta utnyttjande av utländska ”falska” egenföretagare till både social dumpning och lönedumpning. Detta leder i sin tur till marknadsstörningar då åkerier, som följer kollektivavtal, lagar och regler får svårt att konkurrera med de åkerier som dumpar villkoren i transportnäringen. Seriösa åkerier som vill ta ansvar för både miljö och anställda drabbas hårt av denna utveckling och slås ut från marknaden. Detta försvårar en nödvändig omställning till en mer klimatneutral transportnäring.

De ”falska” egenföretagarna bidrar även till större oro för anställningstryggheten på svensk arbetsmarknad. De kan när som helst bli frånsagda sitt uppdrag utan någon förklaring från arbetsgivaren. Orsakerna till detta kan skifta. Det kan vara så att de blir obekväma för arbetsgivaren när de kräver avtalsenliga villkor. Något som leder till att de som arbetar för åkerierna blir tysta och tiger när det finns problem på arbetsplatsen eller när fordon inte är trafiksäkra. Ett annat skäl för avslutat uppdrag är att arbetsgivaren inte behöver den ”falska” egenföretagarens tjänster längre på grund av färre körningar. När efterfrågan ökar kontrakteras de således på nytt. Genom detta systematiska utnyttjande av utländsk arbetskraft frånsäger sig arbetsgivaren allt ansvar på arbetsmarknaden och använder människor som handelsvaror.

Den fackliga organisationen får problem att teckna kollektivavtal med den oordning som idag gäller på svensk arbetsmarknad. När allt färre svenska seriösa åkerier med sjysta villkor, kollektivavtal och insatser för bättre miljö överlever på grund av de enorma marknadsstörningar som idag råder i Sverige, måste något göras innan vår åkerinäring har slagits ut.

I vissa europeiska länder har man försökt hitta lösningar för att stävja utvecklingen med utnyttjandet av falska egenföretagare. I Holland krävs det enligt lag, som huvudregel, att förarna som åkerierna anlitar ska vara an-

Fel! Okänt namn på

ställda i det företaget de arbetar för. Undantag görs för anställda i bemanningsföretag med kollektivavtal samt underentreprenörer med egna trafiktillstånd och egna fordon. Detta betyder att kollektivavtalen blir normerande för lönekostnader. Genom denna lösning har man fått en mer konkurrensneutral transportnäring. Regleringen har även lett till att man lyckats minska utnyttjandet av utländsk arbetskraft och skapat bättre förutsättningar för att alla människor ska ha samma värde på den holländska arbetsmarknaden oavsett vilken nationalitet eller etnicitet man har.

Med bakgrund av detta är det angeläget att

- ? undersöka hur den holländska lagstiftningen med krav på att de som arbetar i transportnäringen ska vara anställda i företaget som innehar trafiktillståndet kan införlivas i svensk lag
- ? undersöka hur den holländska lagstiftningen med krav på att bemanningsföretag som kontrakteras i transportnäringen har kollektivavtal kan införlivas i svensk lag
- ? undersöka hur den holländska lagstiftningens krav på att underentreprenörer ska ha egna trafiktillstånd och egna fordon kan införlivas i svensk lag och
- ? göra en tillsyn av rådande trafiklagstiftning för att kontrollera regelbrottsnivån i tung trafik i allmänhet och illegal inrikestrafik i synnerhet.

Stockholm den 4 oktober 2012

Hans Hoff (S)

Eva-Lena Jansson (S)