

Remissvar: Promemoria Genomförande av mobilitetspaketet

Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet har inte några synpunkter på förslaget till genomförande av mobilitetspaketet annat än i fråga om vissa lagstiftningstekniska lösningar avseende förslaget till ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

Det grundläggande syftet med de föreslagna bestämmelserna uppfattar Juridiska fakultetsnämnden vara att förhindra att utländska åkerier i samband med internationella transporter utföra mer än två inrikes transporter i Sverige. Förslaget utgör en kompromiss mellan rätten att tillhandahålla tjänster på den gemensamma marknaden och skyddet mot social dumpning av anställningsvillkoren för chaufförer i de olika medlemsstaterna. Utförs fler än två inrikes transporter ska chaufförerna anses utstationerade till Sverige och åkerierna därmed vara skyldiga att iakttä svenska arbetsrättsliga minimivillkor. Vidare uppfattar fakultetsnämnden att syftet även är att förhindra utländska åkerier från att på regelbunden basis utföra internationella transporter mellan Sverige och ett tredje land utan att åkeriet har utstationerat chaufförer i Sverige eller det tredje landet. Exempelvis bör chaufförer som för ett estniskt åkeris räkning på regelbunden basis utför internationella transporter mellan Göteborgs och Oslo beroende på omständigheterna anses vara utstationerade antingen i Sverige eller Norge. Den föreslagna lagtexten är emellertid mycket oklar vad som egentligen avses. Det gäller särskilt som denna avviker från vad som kan anses vara den hävdvunna terminologin på området.

I 5 a § 1 a) definieras termen ”bilateral transport” som en förflyttning av gods på grundval av ett transportavtal, med en personbil eller lastbil mellan två länder, om transportföretaget är etablerat i ett av länderna. Uttrycket *bilateral transport* framstår enligt fakultetensnämnden som främmande i svensk rätt. I transporträtten talas det istället om *internationella transporter*, det vill säga transporter mellan orter belägna i olika länder respektive *inrikes transporter*, det vill säga transporter mellan orter belägna i samma land. Det bör i sammanhanget anmärkas att terminologin i lagförslaget inte heller synes vara konsekvent då uttrycket *internationell transport* används i förslaget till 14 a §.

Användningen av ordet *bilateral* framstår dessutom som missvisande i sammanhanget. Den normalspråkliga betydelsen av ordet *bilateral* är *mellan två parter*. Vanligen används uttrycket i fråga om avtal som sluts mellan två stater eller stora organisationer.

Exempelvis förekommer uttrycket *bilateralt handelsavtal*. Det sistnämnda kan jämföras med uttrycket *multilateralt handelsavtal* som innefattar att flera länder är parter till avtalet. En transport mellan två orter i två olika länder kan däremot knappast karakteriseras som en bilateral transport då parterna i transportavtalet mycket väl kan vara etablerade i samma land.

Det kan också ifrågasättas varför definitionen av uttrycket *bilateral transport* har begränsats till att transportföretaget måste vara etablerat i ett av länderna mellan vilken transporten utförs. Det är inte ovanligt att ett transportföretag utför internationella transporter mellan tredje länder. Exempelvis kan ett danskt åkeri mycket väl tänkas utföra transporter mellan Sverige och Tyskland längs en linje som sträcker sig genom Danmark utan att åkeriet är etablerat i Sverige eller Tyskland. Längs linjen lastas och lossas gods på orter i samtliga tre länder.

Sammanfattningsvis anser Juridiska fakultetsnämnden att den använda juridiska terminologin rörande olika typer av transporter behöver ses över i syfte på ett tydligare sätt klargöra innebörden av den föreslagna lagtexten.

Remissvaret har på fakultetsnämndens uppdrag beslutats av dekanus, professor Jessika van der Sluijs. Yttrandet har beretts av professor Johan Schelin. Föredragande har varit utredare Karolina Alveryd. Yttrandet har expedierats av Juridiska fakultetskansliet.



Jessika van der Sluijs



Karolina Alveryd