

## Yttrande över promemorian Genomförande av mobilitetspaketet I2021/02074

### *Sammanfattning*

Svenska Transportarbetareförbundet, Seko och Kommunal har via remiss 2021-07-29 beretts möjlighet att avge synpunkter på föreskriftsförslag som ingår i det så kallade mobilitetspaketet. Ändringsförslagen i promemorian berör EU:s trafiktillstånds- och godsförordningar, EU:s förordningar om kör- och vilotider och färdskrivare, direktivet med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn samt om kontroll av vägarbetstidsdirektivet. I arbetet med gemensamt remissvar har LO-TCO Rättsskydd bistått förbunden.

För att få bukt med rådande missförhållanden inom vägtrafiksektorn är det nödvändigt med skärpta regler innebärande överskådligt regelverk, tydlig ansvarsfördelning mellan aktörer och effektiva kontroller. Reglerna i mobilitetspaketet är ett steg i rätt riktning. För att reglerna ska få avsedd effekt är det utomordentligt viktigt att svenska arbetstagarorganisationer inte berövas möjligheter att träffa kollektivavtal och att kontrollera att dessa kollektivavtal följs. Det är också av största vikt att de myndigheter som åläggs uppgifter inom ramen för regelverket får de resurser som krävs för att de ska kunna fullgöra dem och att uppföljning kontinuerligt sker kring resursbehoven. I denna del hänvisas till vad förbunden i remissyttrandet över betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) framfört till stöd för ståndpunkten att en ny myndighet med bl.a. tillsyns- och kontrollansvar för yrkestrafiken bör inrättas. Om en ny myndighet inte inrättas är det av högsta vikt att det säkerställs att samordningen mellan de myndigheter som berörs av reglerna i promemorian fungerar på ett tillfredsställande sätt.

- Förbunden *framhåller vikten av* att villkor utöver de som framgår av artikel 5.1 i trafiktillståndsförordningen ställs på företags etablering.
- Förbunden *framhåller vikten av* att ett krav på korrekt adress till det fasta driftstället införs på trafiktillstånden.
- Förbunden *motsätter sig* förslaget att bestämmelsen om behörig företrädare i 45 § utstationeringslagen inte ska gälla i utlandsetablerade transportföretag.
- Förbunden *motsätter sig* att specialreglerna om administrativa krav ska omfatta andra utstationeringar än tjänsteavtalsfallet. För koncern- och uthyrningsfallen ska utstationeringslagens regler i 22, 30, 32, 33 och 45 §§ gälla. Skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration bör dock avse alla typer av utstationeringar.

- Förbunden *framhåller vikten av* att Arbetsmiljöverket får tillräckliga resurser för att kunna bistå arbetstagarorganisationerna med dokumentation.
- Förbunden *framhåller att* det är nödvändigt att ”utstationeringsperiod” definieras och begränsas i tid. En utstationeringsdeklaration ska kunna omfatta flera utstationeringsperioder.
- Förbunden *noterar att* benämningen av fordonet som arbetsplats endast är en följd av regleringen i 4 § första stycket 2 p utstationeringslagen.
- Förbunden *framhåller vikten av* att kombinerade transporter följer cabotagereglerna.
- Förbunden *framhåller att* det är nödvändigt att kontrollen av yrkestrafiken ska göras genom inrättandet av en ny myndighet och att även kustbevakningen har rätt att kontrollera utstationering.

### **Villkor avseende etablering enligt trafiktillståndsförordningen**

- Förbunden *framhåller vikten av* att villkor utöver de som framgår av artikel 5.1 i trafiktillståndsförordningen ställs på företags etablering.

Promemorians bedömning är att några villkor utöver de som framgår av artikel 5.1 i trafiktillståndsförordningen inte bör ställas på ett företags etablering. Förbunden anser, till skillnad från utredarna, att de krav som medlemsstaterna enligt trafiktillståndsförordningens artikel 5.2 får införa möjliggör etableringsvillkor som inte drabbar mindre företag oproportionerligt hårt. Enligt artikel 5.2.b får krav ställas avseende att ett företag, i proportion till storleken på företagets verksamhet, har verksamhetsanknuten infrastruktur. I promemorian ges som exempel på ett sådant krav att företagen ska ha tillgång till ett visst antal parkeringsplatser i förhållande till det antal fordon som används i yrkesmässig trafik. Enligt förbunden är exemplet med ett anpassat krav på parkeringsplatser ett etableringsvillkor som uppfyller den avvägning som uttrycks i skälen till trafiktillståndsförordningen mellan å ena sidan strävan att motverka osund konkurrens, där motverkandet av så kallade brevlådeföretag anges särskilt, och å andra sidan intresset av att inte ålägga företag en oproportionerlig administrativ börda.

Enligt förbunden är det vanligt att större speditörer bedriver verksamhet genom ett systematiskt åsidosättande av kravet på etablering. I förhållande till dessa speditörer skulle ett krav på ett anpassat antal parkeringsplatser vara ett effektivt sätt att kontrollera att verklig etablering faktiskt föreligger. I förhållande till ett mindre åkeri kan inte heller kravet att ha ett anpassat antal parkeringsplatser anses innebära en oproportionerligt stor börda. Sett till den nytta denna typ av etableringskrav skulle leda till, i och med att de skulle ge berörda

myndigheter ytterligare verktyg att kontrollera huruvida verklig etablering föreligger, anser förbunden att det är problematiskt att promemorian, enligt förbunden på ett allt för lättvindigt sätt, avfärdat förslaget om ytterligare etableringskrav. Sett till att ett av de mest framträdande syftena med trafiktillståndsförordningen är att motverka fenomenet med så kallade brevlådeföretag och att garantera en rättvis konkurrens är det angeläget att de medel som står till buds för att tillse ett effektivt motverkande av fenomenet används. Förbunden konstaterar i denna del att det av promemorian angivna skälet att det ”även kan vara svårt för Transportstyrelsen att vid en tillsyn kontrollera att villkoren är uppfyllda” inte är ett tillräckligt gott argument för att avfärda införandet av ytterligare etableringsvillkor. För det fall berörda myndigheter anser att bördan blir för stor är det en fråga som bör hanteras inom ramen för ett ökat budgetanslag för att tillse att tillräckliga resurser finns för att myndigheterna ska kunna uppfylla de i förordningen uppställda målen. Signalvärdet och den handlingsdirigerande effekten av införandet av ytterligare etableringskrav bör heller inte underskattas.

Möjligheten att införa ytterligare etableringsvillkor i enlighet med artikel 5.2 trafiktillståndsförordningen bör även ses i ljuset av att den osunda konkurrensen på vägtrafikområdet, som de nu aktuella delarna av mobilitetspaketet syftar till att motverka, lett till en undanträngningseffekt gentemot godstransport på järnvägen. Förbunden anser även mot bakgrund av denna beskrivning, som delas av Trafikverket enligt vad som framkommer i promemorian på s. 208f., att det är viktigt att använda de möjligheter som står till buds för att motverka osund konkurrens. Inte minst eftersom undanträngningseffekter i förhållande till järnvägstrafiken kan förväntas påverka klimatet negativt.

En fråga i denna del är om en konsekvens av ett införande av ytterligare etableringskrav i enlighet med artikel 5.2 trafikförordningsdirektivet kan få till konsekvens att speditörer i större utsträckning kommer att använda sig av mindre företag. Enligt förbundens uppfattning bör inte den risken betraktas som stor, med tanke på de stordriftsfördelar som tillkommer de större speditörerna och som alltså skulle tillkomma dem, även med införande av de nämnda ytterligare etableringskraven. Det noteras i denna del även att det i promemorian på s. 207 anges att även om marknaden för gods- och persontransporter präglas av mikroföretag och små företag så har en förskjutning och koncentration på marknaden under senaste åren skett mot allt större företagsenheter.

### Uppgifter på trafiktillståndet

- Förbunden *framhåller vikten av* att ett krav på korrekt adress till det fasta driftstället införs på trafiktillstånden.

Förbunden anser att ett krav på korrekt adress för det fasta driftstället införs på trafiktillstånden. Införandet av adress underlättar för både myndigheter och fackförbund i sin

hantering av ärenden och bidrar till att motverka fusk och brevlådeföretag. Om adress saknas ska Transportstyrelsen kunna vidta de åtgärder som krävs, om felaktig adress uppges ska myndigheten kunna dra tillbaka tillståndet.

## **Skyldigheten att garantera utstationerade arbetstagare de villkor som framgår av utstationeringsdirektivet - arbetstagarorganisationernas roll och ansvar**

### *Behörig företrädare vid kollektivavtalsförhandlingar*

- Förbunden *motsätter* sig förslaget att bestämmelsen om behörig företrädare i 45 § utstationeringslagen inte ska gälla i utlandsetablerade transportföretag.

Enligt 45 § utstationeringslagen har arbetsgivare en skyldighet att efter begäran från en svensk arbetstagarorganisation utse en företrädare som är behörig att förhandla om och sluta kollektivavtal. Som konstateras i promemorian (sid. 173) vilar den svenska arbetsmarknadsmodellen på att regleringen på arbetsmarknaden i huvudsak sker genom civilrättsliga kollektivavtal som träffas mellan arbetsmarknadens parter. Sverige har en skyldighet att garantera utstationerade arbetstagare de villkor som framgår av utstationeringsdirektivet. För att utstationerade arbetstagare ska tillförsäkras lön och andra anställningsvillkor enligt utstationeringsdirektivet krävs att de omfattas av kollektivavtal. Endast genom att kollektivavtal träffas kan Sverige uppfylla sin skyldighet att garantera utstationerade arbetstagare de villkor som framgår av utstationeringsdirektivet. Detta är bakgrunden till bestämmelsen i utstationeringslagen om behörig företrädare som kan förhandla om och ingå kollektivavtal. Regeringen har i prop 2016/17:107 sid. 104 ff uttalat följande:

”förekomsten av kollektivavtal [är] en central del för att försäkra arbetstagare vissa minimivillkor när de arbetar i Sverige. Ett kollektivavtal är en förutsättning för att det i Sverige över huvud taget ska kunna garanteras en minimilön. Ett kollektivavtal är också en förutsättning för att arbetstagare ska kunna garanteras de kollektivavtalsvillkor som kan vara bättre än enligt lagstiftning, t.ex. semesterlön. /.../ För att den svenska arbetsmarknadsmodellen ska kunna fungera och därigenom så effektivt som möjligt garantera de utstationerade arbetstagarna anställningsvillkor i enlighet med utstationeringsdirektivet är det enligt regeringen angeläget att kollektivavtalens ställning stärks i utstationeringssituationer. En förutsättning för att kollektivavtal ska kunna ingås är att den process som brukar föregå ingåendet av kollektivavtal fungerar.

En viktig del i den processen är att det finns behöriga företrädare för både arbetsgivaren och arbetstagarorganisationen som kan förhandla om och ingå kollektivavtal. Syftet med en bestämmelse om förhandlingsbehörig företrädare är, i enlighet med artikel 9.1 f tillämpningsdirektivet, att arbetstagarorganisationen ska få upplysning om en företrädare för arbetsgivaren som arbetstagarorganisationen kan försöka inleda kollektiva förhandlingar med.”

Bestämmelsen i 45 § utstationeringslagen är således inte ett administrativt krav i den bemärkelse som avses i lex specialis. Bestämmelsen är i stället en förutsättning för att kollektivavtalsförhandlingar ska komma till stånd. Promemorians förslag om att bestämmelsen om behörig företrädare i 45 § utstationeringslagen inte ska gälla i utlandsetablerade transportföretag försvårar möjligheten för arbetstagarorganisationerna att förhandla om och träffa kollektivavtal. En sådan begränsning går på tvärs mot vad som anförs i skälen till mobilitetspaketets rättsakter, nämligen att säkerställa tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förare. Begränsningen står i strid med artikel 28 i rättighetsstadgan och den grundlagsfästa rätten att vidta stridsåtgärder i 2 kap 14 § regeringsformen. Förslaget kommer dessutom i konflikt med Europakonventionens artikel 11 och med Sveriges åtaganden inom ramen för ILOs konvention nr 98.

## **Specialreglernas tillämpningsområde**

*De utstationeringssituationer som förslås omfattas av specialregler om administrativa krav i utstationeringslagen*

- Förbunden *motsätter sig* att specialreglerna om administrativa krav ska omfatta andra utstationeringar än tjänsteavtalsfallet. För koncern- och uthyrningsfallen ska utstationeringslagens regler i 22, 30, 32, 33 och 45 §§ gälla. Skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration bör dock avse alla typer av utstationeringar.

För att utstationerade arbetstagare ska tillförsäkras lön och andra anställningsvillkor enligt utstationeringsdirektivet krävs att de omfattas av kollektivavtal samt att kollektivavtalens efterlevnad kan kontrolleras. Lex specialis innehåller regler som innebär påtagliga begränsningar i möjligheterna till denna kontroll. Mot den bakgrunden finns inte skäl att genomföra lex specialis så att även koncern- och uthyrningsfallet omfattas. Ett genomförande kan ske på så sätt att specialreglerna om administrativa krav ska gälla för samtliga inrikes transporter i Sverige utförda av utlandsetablerade transportföretag, med undantag av koncern- och uthyrningsfallet. När det gäller skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration föreligger enligt förbundets uppfattning inget hinder mot att låta denna skyldighet avse alla typer av utstationeringar. Skyldigheten att ge in en

utstationeringsdeklaration bör därför avse alla typer av utstationeringar, vilket innebär en avvikelse från 29 § utstationeringslagen. Om skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration gäller alla typer av utstationering elimineras de bedömningssvårigheter som befaras i promemorian i avsnitt 7.12.1, sid. 181.

#### *Arbetsmiljöverkets roll för arbetstagarorganisationernas kontroll av kollektivavtalens efterlevnad*

- Förbunden *framhåller vikten av* att Arbetsmiljöverket får tillräckliga resurser för att kunna bistå arbetstagarorganisationerna med dokumentation.

Promemorian föreslår, med hänvisning till 1.11 i lex specialis att arbetstagarorganisationernas rätt enligt 22 § utstationeringslagen att begära dokumentation från en utstationerande arbetsgivare inte ska gälla vid utstationering inom vägtrafiksektorn. I stället ska Arbetsmiljöverket kunna kräva dokumentationen genom det offentliga gränssnittet som är anslutet till IMI. Arbetstagarorganisationerna ska vända sig till Arbetsmiljöverket och begära att Arbetsmiljöverket i sin tur hämtar in dokumentationen för att arbetstagarorganisationerna sedan ska kunna ta del av den. Arbetstagarorganisationernas tillgång till dokumentation från en utstationerande arbetsgivare är direkt kopplad till möjligheterna att övervaka kollektivavtalens efterlevnad. Sådan övervakning är en förutsättning för att utstationerade arbetstagare ska garanteras de villkor som framgår av utstationeringsdirektivet. Det är därför av största vikt att Arbetsmiljöverket får de resurser som krävs för att kunna bistå arbetstagarorganisationerna inom vägtrafiksektorn när de begär dokumentation om utstationeringar. Enligt vad som anges i promemorian kommer de nya uppgifterna i Arbetsmiljöverket ta en eller två årsarbetskrafter i anspråk (s. 221). Förbundens bedömning är att de nya uppgifterna som tillkommer myndigheten kommer att kräva avsevärt mer resurser än så. Som framgått ovan är det förbundens uppfattning att lex specialis i denna del enbart ska gälla för tjänsteavtalsfallet och att 22 § utstationeringslagen ska gälla för utstationering i koncern- och uthyrningsfallen.

#### *Begränsningen att dokumentation endast får begäras in efter uthyrningsperioden*

- Förbunden *framhåller att* det är nödvändigt att ”utstationeringsperiod” definieras och begränsas i tid.

Lex specialis innebär att handlingar i form av lönespecifikationer, anställningsavtal, tidrapporter m.m. kan begäras endast efter ”utstationeringsperioden”. Vad som avses med ”utstationeringsperioden” i lex specialis är inte helt klart. En arbetstagare anses utstationerad under den tid som arbetstagaren utför arbete i Sverige. Inom vägtransportsektorn kan sådant arbete vara alltifrån några dagar upp till ett antal månader, ibland till och med år. Om dokumentation endast kan krävas ut efter utstationeringen kan det gå mycket lång tid innan handlingar kan begäras. Kontrollen av kollektivavtalens efterlevnad kommer att bli mycket ineffektiv. Till detta kommer att tidsfristerna i kollektivavtalens förhandlingsordningar

innebär risk för att krav på ersättningar kommer att preskriberas. Det är således nödvändigt att utstationeringsperioden definieras och begränsas i tid. Enligt de ändringar som genom mobilitetspaketet införts i EU:s kör- och vilotidsförordning har arbetsgivaren en skyldighet att organisera arbetet så att förare inom varje period om fyra på varandra följande veckor kan återvända hem för att där tillbringa sin veckovila. Utstationeringen upphör dock inte genom sådana normala avbrott i arbetet som veckovila. En tanke kan dock vara att fyraveckorsperioden ska utgöra en gräns för hur lång en utstationeringsperiod kan vara. Dokumentation skulle då kunna krävas in efter utgången av varje fyraveckorsperiod. Tanken är dock inte att en ny utstationeringsdeklaration ska inges med samma tidsintervall. Som förbunden tolkar *lex specialis* finns det inget hinder mot att en utstationeringsdeklaration omfattar flera utstationeringsperioder. För företagen skulle en sådan lösning, där en utstationeringsdeklaration inges och att utstationeringsperioderna delas in i fyraveckorsperioder, innebära en administrativ lättnad. Enligt förbunden bör det inte utgöra något problem om förarna under respektive fyraveckorsperiod som omfattas av utstationeringsdeklarationen inte är utstationerade samtliga dagar. En lösning där en utstationeringsdeklaration omfattar flera utstationeringsperioder bör dessutom minska Arbetsmiljöverkets administrativa belastning i handläggandet av utstationeringsdeklarationerna. Förbunden har ingen uppfattning om var gränsen bör gå för hur lång tidsperiod en utstationeringsdeklaration får omfatta.

### **Benämmandet av fordonet som arbetsplats**

- Förbunden *noterar* att benämningen av fordonet som arbetsplats endast är en följd av regleringen i 4 § första stycket 2 p utstationeringslagen.

Förbunden *noterar* att fordonet, i författningskommentaren till 5 b § utstationeringslagen, beträffande utstationering enligt 4 § första stycket 2 p utstationeringslagen som avser koncernfallet, benämns som arbetsplatsen i Sverige. I författningskommentaren anges att arbetsplatsen i Sverige i detta fall är det fordon som tillhör eller disponeras av det utlandsetablerade transportföretaget och med vilket föraren utför transporterna. Förbunden *noterar* i denna del att arbetsplats är en ny benämning för fordon. Inom transportsektorn betraktas fordonet som arbetsredskap. Förbunden förstår benämningen av fordonet som arbetsplats i utstationering vid koncernfallet som en följd av att 4 § första stycket 2 p utstationeringslagen innehåller benämningen arbetsplats. Förbunden har därför inget att invända gentemot benämningen av fordonet som arbetsplats och konstaterar att de regler i arbetsmiljölagen (1977:1160) som avser krav på arbetsmiljöns beskaffenhet, som är tillämpliga vid utstationering, uppställer krav på såväl arbetslokalens utformning (2 kap. 3 §) som krav på maskiner, redskap och andra tekniska anordningars beskaffenhet (2 kap. 5 §). Enligt 3 kap. 2 § samma lag åligger det, med hänvisning till regleringen i 2 kap., arbetsgivaren att vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga bl.a. att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall i samband med arbetet.



## **Kombinerade transporter är cabotage och utstationering gäller på land**

- Förbunden *framhåller vikten av att* kombinerade transporter är cabotage.

Vägsträckan i en kombinerad transport ska följa cabotagereglerarna. Oavsett var sträckan börjar ska vägdelen i Sverige omfattas av lex specialis eller utstationeringslagen. Detta bidrar till sund konkurrens och positiva överflyttningseffekter inom transportsektorn.

## **Kontrollen av yrkestrafiken**

- Förbunden *framhåller vikten av att* kontrollen av yrkestrafiken ska göras genom inrättandet av en ny myndighet och att även kustbevakningen har rätt att kontrollera utstationering.

I betänkandet SOU 2021:31 föreslås att Polismyndigheten och Transportstyrelsen fortsättningsvis ska vara ansvariga för kontrollen av yrkestrafiken. Det finns varken starka skäl emot en ny myndighet eller för att Polismyndigheten ska bära huvudansvar. Förbunden anser att en ny myndighet behövs för att uppnå en effektiv kontroll av yrkestrafiken. Det är även fundamentalt för att lagändringarna i denna promemoria ska kunna kontrolleras.

Kunskap kring regelverken kommer att behövas för att kontrollen av yrkestrafiken ska bli tillförlitlig och effektiv. Arbetsmiljöverket är positiva till en ny myndighet och anser att det är bästa alternativet för en effektiv kontroll. Myndigheten kontrollerar bland annat utstationering och har för närvarande inte tillräckligt med resurser för att kontrollera - idag är det bara en person som kontrollerar utstationering inom yrkestrafiken. I och med att utstationering av förare regleras i två regelverket med en gränsdragning som inte alltid är tydlig, finns det, om inget görs, en överhängande risk att kontrollen av yrkestrafiken bortglöms.

Förutom en ny ansvarig myndighet anser förbunden att Kustbevakningen ska kunna kontrollera utstationering, likväl som de kontrollerar cabotage. Kustbevakning har en naturlig kontrollfunktion och bör ha samma befogenheter som tullen och polisen att kontrollera utstationering på väg. Dessa ändringar berör Förordning om utstationering av förare inom vägtransportsektorn 6, 7, 22 och 25 §§, Förordningen (1198:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), 2a, 2b, 2c, och 3 §§.



Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
Anneli.giorgi@regeringskansliet.se  
I2021/02074

Stockholm den 27 oktober 2021

**Svenska Transportarbetarförbundet**

Tommy Wreeth  
*Förbundsordförande*

Sandra Tenggren  
*Föredragande*

**Seko, Service- och kommunikationsfacket**

Gabriella Lavecchia  
*Förbundsordförande*

Emil Burman  
*Föredragande*

**Svenska Kommunalarbetarförbundet**

Johan Ingelskog  
*Kommunals avtalssekreterare*

Lars Fischer  
*Föredragande*

**LO-TCO Rättsskydd**

Mattias Landgren  
*VD och chefsjurist*

Annett Olofsson  
*Förbundsjurist*

Sonia Ericstam  
*Förbundsjurist*