

i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-10-28

Ref I2021/02074

Remissvar på promemoria Genomförandet av Mobilitetspaketet

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra sju förbund finns närmare 10 000 medlemsföretag med tillsammans drygt 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Förslaget i korthet

Promemorian innehåller förslag för att genomföra EUs så kallade mobilitetspaket, vilket har till syfte att stoppa snedvridning av konkurrensen i sektorn och samtidigt ge förbättrade arbetsvillkor för förarna.

I promemorian lämnas förslag att utlandsetablerade godstransportföretag ska kunna påföras en sanktionsavgift vid överträdelser av den karenstid på fyra dagar, som efter en ändring av EU:s godsförordning gäller vid cabotagetrafik. Det föreslås också ett slopande av cabotageundantag för vägdelen av kombinerade transporter.

Vidare föreslås särskilda bestämmelser om utstationering av förare inom vägtransportsektorn. Förslagen innebär bland annat att en arbetsgivare ska lämna in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket innan utstationering i Sverige börjar. Kan det utlandsetablerade transportföretaget inte vid en vägkontroll uppvisa en utstationeringsdeklaration ska företaget påföras en sanktionsavgift. Om det utlandsetablerade transportföretaget utför en inrikestransport (cabotage) ska ett förskott för sanktionsavgiften beslutas och fordonet hindras från fortsatt färd om förskottet inte betalas. Förslaget innebär vidare att en beställare av en transport ska kunna påföras straffrättsligt ansvar om en utstationeringsdeklaration inte har lämnats in av arbetsgivaren. En undersökningsplikt föreslås för den som yrkesmässigt beställer en inrikestransport direkt av ett utlandsetablerat transportföretag. Det föreslås även en förpliktelse för den som har slutit avtal med det utlandsetablerade transportföretaget att underrätta



Arbetsmiljöverket om utstationeringen. Ansvaret gäller för den som av ett utlandsetablerat transportföretag har beställt en inrikestransport.

Kraven på utövare av yrkesmässig trafik kompletteras och skärps, bland annat genom nya villkor för att få använda utlandsregistrerade fordon. Vidare föreslås att fler uppgifter ska registreras i vägtrafikregistret.

Det föreslås även kontroller av kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbets tid. En sanktionsavgift ska påföras om det nya kravet i EU:s färdskrivarförordning att registrera gränspassager inte följs. Vidare ska Transportstyrelsen kontrollera att transportföretag följer kraven i EU:s kör- och vilotidsförordning att betala för förarens logi i samband med normal veckovila och att organisera arbetet så att föraren regelbundet kan återvända hem.

Polismyndigheten ska kontrollera om en förare överskridit den maximala sammanlagda arbetstiden per vecka enligt lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och rapportera misstänkta överträdelser till Transportstyrelsen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ändringarna föreslås – utom i ett avseende – att träda i kraft den 2 februari respektive den 21 februari 2022.

Bestämmelsen att ett fordon ska vara utrustat med en smart färdskrivare 2 för att en arbetstagare inte ska anses vara utstationerad i samband med vissa internationella transporter som inte är bilaterala ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Från och med den 2 februari 2022 och fram till det datum då smart färdskrivare 2 ska finnas installerad ska manuell inmatning av gränspassage ske.

Övergripande synpunkter

Transportföretagen välkomnar i stora delar regeringens förslag till genomförande av de i promemorian aktuella delarna av mobilitetspaketet i svensk rätt. Svensk åkerinäring verkar på en hårt konkurrensutsatt marknad där den internationella konkurrensen har ökat betydligt under senare decennier. Svensk åkerinäring bär på en kostnadsryggsäck som är väsentligt tyngre än kostnadsryggsäcken för åkerinäringen är i flertalet andra länder. Vi välkomnar därför åtgärder som strävar efter att skapa en så rättvis konkurrens som möjligt. Det ska inte löna sig att bryta mot regelverket för att tillskansa sig konkurrensfördelar. Men vi vill understryka att för att syftet med paketet ska uppnås räcker det inte med nya regler, det krävs fler och effektivare kontroller på våra vägar för att kontrollera efterlevnaden av regelverket. Transporter och logistik är per definition en rörlig bransch. Det gör att det ibland är svårt att reglera och kontrollera sektorn. Men det är viktigt att det blir så tydligt som möjligt vad som gäller. Otydligheter i regelverket riskerar att leda till långdragna rättsprocesser och osäkerhet kring vad som gäller under tiden.

Sanktionsavgift för utlandsetablerade godstransportföretag som bryter mot avkylningsperiod

Transportföretagen anser att sanktionsavgiften om 40 000 kr och möjligheten att ta ut förskott av sanktionsavgiften samt klampning om förskottet inte betalas är rimlig och tillstyrker förslaget i denna del, förutsatt att det finns en effektiv process.

Slopat cabotageundantag för vägdelen av kombinerade transporter

Transportföretagen tillstyrker förslaget med hänsyn till följande:

- missbruk ska beivras för att nå en sund konkurrens på vägtransportmarknaden.

Att missbruk av kombitransportreglerna sker grundas i promemorian (s 106) bland annat på en tillståndsmätning avseende godstransporter som gjordes 2019 (Dnr TSG 2017-3925). I rapporten skiljer sig uppgifterna åt när det gäller hur många transporter som Polismyndigheten kategoriserat som kombinerade transporter (en procent) och antalet transporter som föraren anger är kombinerade transporter (fem procent). I promemorian dras ingen slutsats av om huruvida skillnaderna beror på att förarna inte hade kännedom om vad det var för transport hon eller han utförde eller om föraren uppgav att det var en kombinerad transport i ett försök att kringgå bestämmelserna om cabotagetransporter. Oavsett om det är medvetet eller omedvetet missbruk av cabotageundantaget riskerar detta att leda till en snedvridning av konkurrensen på den svenska marknaden för vägtransporter.

Av promemorian (s 209) framgår att då endast ”en procent av alla vägtransporter som utländska ekipage utför i Sverige utgör en regelenlig del av en kombinerad transport har knappast cabotageundantagets avskaffande någon betydelse för förekomsten av kombinerade transporter som sådana. Det är med andra ord svårt att se att någon betydande överflyttning av gods från regelenliga kombinerade transporter till renodlade vägtransporter skulle ske till följd av förslaget”.

Utstationeringsdeklaration ska inlämnas innan utstationering i Sverige börjar

Under förutsättning att det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI) som ska användas vid deklaration av utstationeringar fungerar snabbt och enkelt och att utstationeringsdeklaration i pappersform eller digitalt går att få ut direkt efter det att deklaration har gjorts, är Transportföretagens bedömning av om en arbetsgivare/transportföretag har fullgjort sin skyldighet att anmäla en utstationering att detta inte är oskäligt betungande. Det förutsätts för svaret att systemet också kommer att behålla uppgifter som är lika, så att dessa inte behöver skrivas in varje gång. Vidare förutsätts att registret översätts till andra språk så att de utländska transportörerna förstår vad som ska göras.

Med förutsättningarna ovan anser Transportföretagen att det lämpar sig med strikt ansvar och sanktionsavgift. Allt för att uppnå syftet att utstationeringar ska anmälas, vilket leder till en mer sund konkurrens.

Transportföretagen tillstyrker förslaget.

Beställaransvar i utstationeringssituationer

Transportföretagen konstaterar att de speciella utstationeringsregler som gäller för vägtransportområdet (kallat lex specialis) ställer krav på medlemsstaterna att fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och underentreprenörer för bristande efterlevnad av nationella bestämmelser om utstationering inom vägtransportsektorn.

Bestämmelsen är, som Transportföretagen förstår den, uppdelad i två delar. En första del som gäller "i alla led" och tar sikte på vad beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta i beställningsögonblicket. Denna del innefattar ingen undersökningsplikt. Det är viktigt att beställare i en kedja endast ansvarar för vad aktören närmast efter denne i kedjan gör. Ett ansvar för alla i kedjan avstyrs. Innebär bestämmelsen att flera aktörer kan dömas till ansvar för samma beställning för det fall flera aktörer vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att arbetsgivaren inte lämnat eller haft för avsikt att lämna en utstationeringsdeklaration? Detta framgår inte av författningskommentaren till 44 i § i utstationeringslagen.

En undersökningsplikt, förenad med straffansvar, ska enligt Transportföretagens mening endast gälla den som sluter avtal med den som faktiskt utför transporten - trafikutövaren.

Det är oklart om första stycket första punkten i 44 i § utstationeringslagen - likt första stycket andra punkten i bestämmelsen - endast gäller cabotagesituationer? Eller avses här flera utstationeringssituationer? Icke-bilaterala transporter? Överskridet antal tilläggsaktiviteter? Vägdel av kombitransporter som uteslutande körs på svensk mark?

Vi anser att syftet med bestämmelsen är gott – att öka regelefterlevnaden avseende utstationering. Dock anser vi att bestämmelsen inte är tillräckligt tydlig. Beställarna måste veta vad de ska göra för att göra "rätt", måste ha tid och möjlighet att kontrollera det som ska kontrolleras och kontrollerande myndigheter måste kunna beivra överträdelser. Det krävs därför regler som är enkla att förstå, följa och kontrollera.

Hårdare reglering vid användandet av utlandsregistrerade fordon

Syftet med regeln är att motverka att svenska tillståndshavare verkar som bulvaner åt utländska företag för att kringgå cabotagereglerna.

Transportföretagen tillstyrker förslaget i denna del.

Det är viktigt att undantagsbestämmelsen öppnar upp för att kunna hantera transporter med särskilda krav.

Registrering av fler uppgifter i vägtransportregistret

Förslaget syftar till att möjliggöra en bättre nationell och gränsöverskridande kontroll.

Transportföretagen tillstyrker förslaget.

Nya tillsynsuppgifter för Transportstyrelsen

Sedan tidigare har nya kör- och vilotiderna införlivats i svensk rätt (sanktionerna gäller från och med den 24 maj 2021).

I promemorian föreslås nu att Transportstyrelsen ska kontrollera

- att transportföretag följer kraven i EU:s kör- och vilotidsförordning att erbjuda sig att betala för förarens logi i samband med en normal veckovila
- att transportföretaget har organiserat arbetet så att föraren regelbundet kan återvända hem

Transportföretagen har inget att erinra mot att Transportstyrelsen ges dessa nya tillsynsuppgifter.

I sammanhanget vill Transportföretagen påtala att det saknas säkra uppställningsplatser i Sverige att ta den längre veckovilan på. Det föreligger även oklarhet avseende kontroll av förbud för föraren att ta normal veckovila i hytt. Hur ska detta kontrolleras?

Polismyndigheten ska kontrollera maximal sammanlagd arbetstid enligt Vagarbetsbidslagen

Enligt förslaget ska polis kontrollera om en förare överskridit den maximala sammanlagda arbetstiden per vecka och rapportera misstänkta överträdelser till Transportstyrelsen.

Transportföretagen konstaterar i sammanhanget att i de fall den utstationerade förarens arbetsgivare är bunden av svenska Transportavtalet eller Bussbranschavtalet, så är det parterna i det centrala kollektivavtalet som har att utöva tillsyn gällande den sammanlagda arbetstiden per vecka.

Sanktionsavgift ska påföras om registrering av gränspassage inte görs

Registreringen behövs för att kontrollera att utstationeringsbestämmelserna följs.

Sanktionsavgift föreslås bli 4 000 kr och utgöra en mycket allvarlig överträdelse.

Transportföretagen har inget att erinra mot förslaget.

Synpunkter på förslagen i betänkandet

Sanktionsavgift för utlandsetablerade godstransportföretag som bryter mot avkylningsperiod mm

Av promemorian (s 112) framgår att relevanta ansvarsbestämmelser till Godsförordningen i förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) är statiska och att de alltså bör så förbli. De bör dock justeras så att de avser den senaste lydelsen av Godsförordningen. Detta för att ansvarsbestämmelserna ska träffa den som utför transporter med lätta fordon, den som bryter mot Godsförordningens regler om karenstid och kravet på att tillhandahålla bevismaterial i samband med en vägkontroll av cabotagetransporter.

Sanktionen för brott mot karenstiden finns i förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES):

5 a § Sanktionsavgift ska påföras det transportföretag som innehar ett gemenskapstillstånd och som utför godstransporter i strid med artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009, i lydelsen enligt enligt förordning (EU) nr 2020/1055.

7 b § Sanktionsavgift enligt 5 a § ska påföras med ett belopp om 40 000 kronor. Förordning (2014:1439).

Transportföretagen konstaterar i sammanhanget att sanktionsavgiften enligt promemoria Otillåten cabotagetransport och beställaransvar föreslås höjas till 60 000 kr.

Förskott

7 c § Om ett transportföretag ska påföras sanktionsavgift enligt 5 a §, ska en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Ett förskott som har beslutats av en polisman eller bilinspektör ska betalas till Polismyndigheten. Ett förskott som har beslutats av en tulltjänsteman ska betalas till Tullverket. Förordning (2018:622).

7 d § Om det förskott som anges i 7 c § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.

Ett beslut enligt första stycket gäller tills förskottet betalats eller, om sanktionsavgift slutligt påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats. Förordning (2018:622).

7 e § Ett beslut om förskott för sanktionsavgift eller att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 7 d §, ska ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften,
2. upphäva det beslut som gäller enligt 7 d §, om det finns synnerliga skäl.

Punkterna 1 och 2 gäller även när Transportstyrelsen slutligt prövar påförandet av sanktionsavgift. Förordning (2018:622).

7 f § Om det inte påförs någon sanktionsavgift, eller om avgiften sätts ned eller efterges, ska det överskjutande beloppet av betalat förskott enligt 7 c § återbetalas. Förordning (2014:1439).

Transportföretagen anser att sanktionsavgiften om 40 000 kr för överträdelse av bestämmelsen om karenstid och att möjlighet till beslut om förskott om sanktionsavgiften inte betalas samt klampning om förskottet inte betalas är rimligt och tillstyrker förslaget i denna del.

Lätta kommersiella fordon i internationell trafik

I anslutning till ovanstående vill Transportföretagen lyfta att även lätta kommersiella fordon i

internationell trafik kommer att omfattas av regelverken vid genomförande av mobilitetspaketet. Det vore lämpligt med en informationsinsats om vad som gäller för dessa fordon och från vilka datum. Exempelvis information om skyldigheten för den som kör lätta fordon (2,5-3,5 ton) i yrkestrafik som i normala fall kör endast nationellt men någon enstaka gång kör mellan Skåne och Danmark att ha färdskrivare och följa kör- och vilotidsreglerna, tillämpligheten av cabotageregler inklusive avkylningsperiod, utstationeringsreglerna mm.

Slopas cabotageundantag för vägdelen av kombinerade transporter (avsnitt 4.4)

I promemorian (s 107) förs ett resonemang kring att möjligheten att använda utländska transportföretag för att utföra nationella inrikestransporter som en del av kombinerad transport (det vill säga en internationell transport med flera transportslag) missbrukas.

Det anges att cabotageundantaget i Kombidirektivet 92/106/EEG i Sverige bidragit till att vissa utländska transportföretag organiserat sina verksamheter så att de stadigvarande utför transporter inom Sveriges gränser.

Att missbruk av kombitransportreglerna sker grundas i promemorian bland annat på en tillståndsmätning avseende godstransporter som gjordes 2019 (Dnr TSG 2017-3925). I rapporten skiljer sig uppgifterna åt när det gäller hur många transporter som Polismyndigheten kategoriserat som kombinerade transporter (en procent) och antalet transporter som föraren anger är kombinerade transporter (fem procent). I promemorian dras ingen slutsats om skillnaderna beror på att förarna inte hade kännedom om vad det var för transport hon eller han utförde eller om föraren uppgav att det var en kombinerad transport i ett försök att kringgå bestämmelserna om cabotagetransporter. Oavsett om det är medvetet eller omedvetet missbruk av cabotageundantaget riskerar detta att leda till en snedvridning av konkurrensen på den svenska marknaden för vägtransporter. Enligt en studie från Lunds universitet som bygger på informationsinsamling under hösten 2013 (Cabotagestudien, A study on trucking deregulation and cabotage in Scandinavia and beyond, Sternberg m.fl., 2015) var det 386 utländska lastbilar som användes för kombinerade transporter och som inte lämnade Sverige. Transporter med dessa fordon bedömdes i studien falla in under reglerna om kombinerade transporter, men det kunde även potentiellt vara fråga om otillåtna cabotagetransporter.

Oberoende av om långa vistelsetider i Sverige för utländska förare beror på tillåtna transporter enligt bestämmelserna om kombinerade transporter eller på otillåtna cabotagetransporter innebär nuvarande situation att förare sannolikt utnyttjas genom att de under långa perioder befinner sig i Sverige, med dåliga arbetsvillkor och löner.

Det föreslås i promemorian (s 108f) att cabotageregler ska gälla för vägdelen i Sverige av en kombinerad transport (som inte i sig själv är bilateral).

Förordning 2020/1055 tillåter att medlemsstaterna tillämpar en längre tidsperiod än de sju dagar som gäller för cabotagetransporter och en kortare karenstid än den på fyra dagar som gäller för cabotagetransporter. Det föreslås att tidsperioden som gäller för cabotagetransporter enligt artikel 8 i 1072/2009 ska gälla även för vägdelen av en kombinerad transport i Sverige – det vill säga totalt tre inrikestransporter får utföras i Sverige med det aktuella fordonet sedan det kommit in till Sverige och att dessa transporter ska utföras inom en frist på sju dagar. Karenstiden föreslås vara fyra dagar. Det finns i förordning 2020/1055 ingen möjlighet att ändra antalet cabotageoperationer. Vad gäller kombi-cabotagetransporter föreligger dock den skillnaden (i alla

fall som det fungerar med kombiregelverket idag) att dragfordonet många gånger redan befinner sig på svensk mark. Får fordonet vara kvar i Sverige under karenstiden sedan de tillåtna antalet kombi-cabotagetransporter har utförts? Och får dragbilen efter denna fyradagarsperiod köra tre kombi-cabotageoperationer under sju dagar? Kan sjudadagarsperioden gällande kombi-cabotage förkortas? Det vill säga kan företaget om det utfört sina tillåtna tre kombi-cabotageoperationer redan inom tre dagar ta sin fyradagars karens och därefter starta nya tre operationer under sju dagar?

Enligt promemorian (s 109): ”Något skäl att ha andra tidsperioder än de som gäller för cabotagetransporter enligt artikel 8 i godsförordningen saknas. [...] Vidare gäller att sådana bevis som avses i artikel 8 ska kunna visas upp för de aktuella transporterna”.

I promemorian (s 207) dras slutsatsen att borttagandet av cabotageundantaget för vägdelen av en kombitransport (som inte i sig är bilateral) sannolikt kommer att leda till ett minskat utbud av transporttjänster från utlandsetablerade transportföretag.

Borttagande av cabotageundantaget bedöms som det mest ändamålsenliga sättet att komma tillrätta med missbruket (s 199): ”För att komma tillrätta med det missbruk av regelverket som förekommit bedöms det mest ändamålsenligt att bestämmelserna som gäller vid en cabotagetransport även gäller för en vägtransport som utgör den del av en kombinerad transport. Att tillåta att tre inrikestransporter får utföras under längre period än sju dagar eller att karenstiden ska vara kortare än fyra dagar skulle även försvåra kontrollen av regelverket”.

Transportföretagen instämmer i att samma period och samma karenstid som för cabotage bör tillämpas.

Av konsekvensutredningen (s 207) framgår att detta ”kan i så fall förväntas leda till att det i större utsträckning blir svenska åkerier som framöver kommer att utföra sådana vägtransporter” och ”Förslaget kan därmed förväntas leda till ökade priser för enskilda transporter och därmed ökade kostnader för transportköparna”. Lön efter skatt är 30-49 procent lägre för lastbilsförare från ett annat land än för de förare som är från Sverige enligt Transportstyrelsens tillståndsmätning 2019 (gäller exklusive förare från de nordiska länderna). Det innebär enligt Transportföretagen att det inte med nödvändighet blir så att de utländska transportföretagen lämnar svenska marknaden. Trots begränsningen om tre kombi-cabotagetransporter inom sju dagar och en efterföljande stilleståndstid på fyra dagar bör deras kostnader bli lägre. Allt beroende på hur många dagar per år de i dagsläget kör vägdelen av kombitransport i Sverige.

Järnvägsmarknaden påverkas om de utländska transportörerna lämnar Sverige. Kommer detta att leda till att kombitrafik minskar dramatiskt? I den mån det finns svenska åkerier med tillräckligt med förare så kan dessa köra från terminal till lossningsplats (och åt andra hållet).

Om de utländska transportörerna väljer att sluta med kombitransporttjänster i Sverige så är en tänkbar konsekvens att det istället körs lastbils ekipage hela vägen – det vill säga det är fortfarande utländska åkerier som kommer att köra men de gör det från längre söderut i Europa upp till Sverige.

Av konsekvensanalys i promemorian (s 209) dras dock slutsatsen att då endast ”en procent av alla vägtransporter som utländska ekipage utför i Sverige utgör en regelenlig del av en kombinerad transport har knappast cabotageundantagets avskaffande någon betydelse för

förekomsten av kombinerade transporter som sådana. Det är med andra ord svårt att se att någon betydande överflyttning av gods från regelenliga kombinerade transporter till renodlade vägtransporter skulle ske till följd av förslaget”.

Enligt promemorian (s 209) ”Det bör poängteras att förslaget att en vägtransport som utgör en del av en kombinerad transport ska omfattas av cabotagebestämmelserna är en del i en strävan att komma tillrätta med problemet med otillåtna cabotagetransporter och den snedvridning av konkurrensen som uppstått på grund av cabotageundantaget som gällt vid kombinerade transporter”.

Transportföretagen tillstyrker förslaget för att komma tillrätta med de problem som beskrivs i promemorian.

Utstationeringsdeklaration ska inlämnas innan utstationering i Sverige börjar

Utstationeringsdeklaration ska ges in och uppdateras genom användning av ett flerspråkigt standardformulär i det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI).

Att en utstationeringsdeklaration ska finnas innan utstationering startar är ingen onödigt betungande administration, om det register som ska föras - och som Arbetsmiljöverket ska ha åtkomst till - sparar tidigare data (det vill säga har en förare en gång varit utstationerad och införd i utstationeringsregistret så hämtas automatiskt tidigare data). En utstationeringsdeklaration uppfattar vi dessutom kan göras för sex månader i taget.

Problem kan dock uppstå om handel sker på spotmarknad, där transporten beställs nära inpå att den ska utföras, eller vid rutt-omdisponering under transport. Det är i en sådan situation viktigt att administrationen är såväl snabb som enkel.

Kommer beställaren att ha tillräckligt med tid att undersöka om utländska transportören/arbetsgivaren tänker lämna in en utstationeringsdeklaration? Detta är av vikt då det åligger beställaren att senast dagen efter utstationeringens utförande underrätta Arbetsmiljöverket, om utländska transportören/arbetsgivaren inte har fullgjort sin skyldighet. Annars kan beställaren dömas till straffrättsligt ansvar.

Det är av oerhörd vikt för de som ska lämna in utstationeringsdeklarationer att modulen till IMI som ska användas för att deklarerat utstationeringar och uppdatera uppgifter finns klar i god tid innan 2 februari 2022 och hinner testas av de som sedan ska använda det innan det ska vara i skarp drift.

Vägkontroll av utstationeringsdeklaration och sanktioner

En förare ska vid vägkontroll kunna visa upp utstationeringsdeklaration i pappersform eller elektronisk form.

Sanktionsavgiften för överträdelse av bestämmelsen föreslås vara 60 000 kr. Har utstationeringsdeklaration inte inlämnats av utländska transportföretaget och gäller överträdelsen inrikestransport (cabotage) får en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman besluta att förskott ska tas ut för avgiften (promemorian s 167). Betalas inte förskottet kan det beslutas om klampning i maximalt 36 timmar.

Bedömningen av om en arbetsgivare/transportföretag har fullgjort sin skyldighet att anmäla en utstationering är av okomplicerat slag, varför det lämpar sig med strikt ansvar och sanktionsavgift. Allt för att uppnå syftet att utstationeringar ska anmälas.

Transportföretagen tillstyrker förslaget.

Beställaransvar i utstationeringssituationer (avsnitt 7.1.1.10)

Promemorians förslag: Om ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utför en transport med en utstationerad förare utan att en utstationeringsdeklaration lämnats in till Arbetsmiljöverket, ska den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten dömas till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon

- vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att en utstationeringsdeklaration inte lämnats in eller skulle lämnas in, eller
- av transportföretaget beställt en sådan inrikestransport som omfattas av ett förtydligande att utstationering ska anses föreligga och senast en dag efter det att transporten har utförts inte underrättat Arbetsmiljöverket om utstationeringen.

Om beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att vid en sådan inrikestransport som omfattas av ett förtydligande att utstationering ska anses föreligga kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas in, ska ansvar inte utdömas.

Ansvar enligt första stycket första punkten

Ansvar enligt första stycket första punkten omfattar samtliga beställare i en avtalskedja. Både den beställare som har slutit avtalet med transportföretaget och den som till exempel har vänt sig till en förmedlare av transporttjänster för att beställa en transport omfattas. Den avgörande tidpunkten för att avgöra om förutsättningarna för straffansvar föreligger är när transporten beställs. Beställaren ska alltså vid tidpunkten för beställningen vara aktsam. En förare kan vid tidpunkten för beställningen redan vara utstationerad till Sverige. Om så är fallet, ska en utstationeringsdeklaration ha lämnats in enligt 44 b § utstationeringslagen. Det kan dock också vara så att föraren ännu inte utstationerats till Sverige vid tidpunkten för beställningen.

Kännedom eller skälig anledning att anta

(Första stycket första punkten)

Beställaren ansvarar för det hen kände till eller hade skälig anledning att anta gällande en förares utstationering vid beställningsögonblicket ("vid tidpunkten för beställningen").

Beställaransvaret gäller i denna del "den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning" – det vill säga det som i promemorian (s 177) kallas "ansvar i alla led".

Det framgår att en beställare ska vara aktsam i beställningsögonblicket. Vad innebär detta konkret? Vad ska en varuägare, en speditör, ett transportföretag eller en underentreprenör faktiskt göra? Innebär detta att en beställare (till exempel en speditör) som i beställningsögon-

blicket vet eller antar att en transportör den anlitar kommer att utstationera förare och frågar transportören om denne kommer att lämna en utstationeringsdeklaration och får svaret ”ja” undgår ansvar om transportören trots svaret inte lämnar in en utstationeringsdeklaration? Såvitt speditören kände till skulle en utstationeringsdeklaration lämnas in. Eller behöver (i exemplet) speditören inte undersöka, utan endast ”vara aktsam”?

När en godstransport ska genomföras kan varuägaren kontakta en speditör som i sin tur förmedlar tjänsten vidare till ett åkeri. Detta åkeri kan komma att i sin tur avtala med ett annat åkeri. Det är därför inte alltid känt för en avtalspart vem som slutligen kommer att utföra transporten. Avtal kan tecknas dagar i förväg, men också enbart några timmar innan transporten äger rum. Har åkeriet ingen kapacitet att utföra den sålda transporten, och måste hitta en snabb lösning, kan det använda sig av en förmedlingstjänst på internet. Vad är det i ett sådant fall beställaren förväntas känna till eller ha skälig anledning att anta i beställningsögonblicket?

Beställaransvar i alla led

(Första stycket första punkten)

Vad betyder att beställaransvaret gäller ”i alla led” (promemorian s 177)? Under avsnitt 7.11.10 står att beställaransvaret träffar den som vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att arbetsgivaren inte lämnat eller haft för avsikt att lämna en utstationeringsdeklaration. Innebär det att flera aktörer kan dömas till ansvar för samma beställning för det fall flera aktörer vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att arbetsgivaren inte lämnat eller haft för avsikt att lämna en utstationeringsdeklaration? Om så är fallet menar Transportföretagen att detta måste tydliggöras i författningskommentaren till den föreslagna bestämmelsen 44 i § i utstationeringslagen.

Gäller första stycket första punkten endast cabotage (såsom första stycket andra punkten gör)? Eller avses här fler utstationeringssituationer? Icke-bilaterala transporter? Överskridet antal tilläggsaktiviteter? Vägdel av kombitransport som uteslutande körs på svensk mark?

Beställaransvaret är i denna del alltför otydligt och behöver konkretiseras samt konsekvenserna av förslaget beskrivas. Det måste vara lätt att förstå reglerna och att kunna göra rätt. Att veta vad som åligger en som beställare. Och för kontrollerande myndigheter att veta vad som ska kontrolleras.

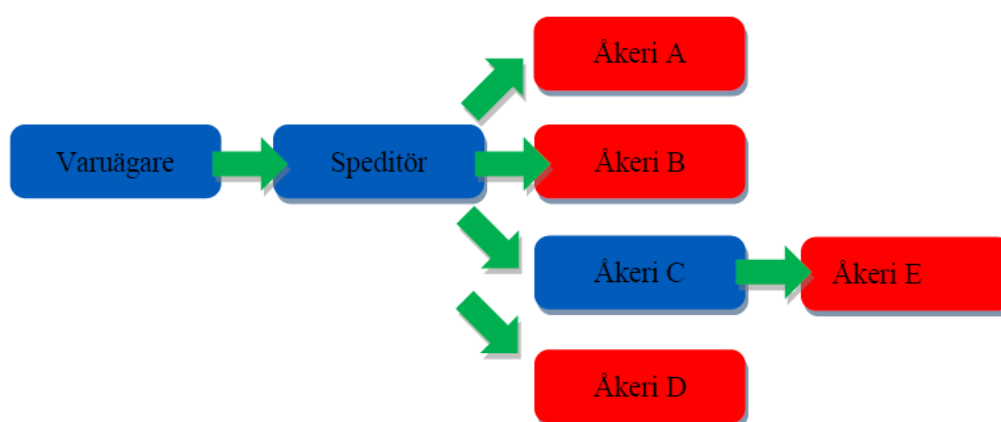
Om kedjan består av en varuägare, som beställer av en speditör, som anlitar Åkeri A, som i sin tur anlitar en underentreprenör Åkeri B – vem ansvarar då för vad? Vad kan beställaren känna till eller antas känna till?

Det är inte rimligt att den ”längst till vänster” (Varuägare – speditör – Åkeri A – Åkeri B) ansvarar för allt de längre till höger i kedjan gör. En beställare långt till vänster kan omöjligen ”veta eller ha skälig anledning att anta” vad någon längre bort i kedjan än den beställaren själv ingått avtal med gör eller har för avsikt att göra.

Transportstyrelsen har i sin slutrapport gällande beställaransvar från 2017-05-02¹ tittat på ett kedjeansvar och kommit fram till att inte föreslå ett sådant (s 71) med motiveringen:

”Om straffansvaret utökades till att avse samtliga led [se exempel 1 nedan], samtidigt som det förenades med en undersökningsplikt som gäller för samtliga som i något av ledet beställt transporten skulle det i exemplet innebära att en varuägare istället för att kontrollera ett avtal måste kontrollera sex avtal. Vår bedömning är att ett sådant ansvar skulle leda till alltför stor administration och för stora kostnader kring varje enskild transport samt medföra risk för tidsförluster av de transporter som äger rum varje dag”.

Exempel 1



Någon undersökningsplikt ingår dock – som Transportföretagen förstår nu föreliggande förslag – inte enligt första stycket första punkten (det vill säga där beställaransvaret gäller ”i alla led”).

Krävs det något bevis för att styrka att man inte visste och inte hade skäligen anledning att anta? I så fall – vilket?

Varuägaren kan vid köp av transport kontrollera säljaren av transporten, men om säljaren i sin tur tecknar avtal om transporten med någon längre bort i kedjan kan det vara svårare att kontrollera det företaget. I vissa fall har varuägaren inte heller information om vem eller vilka som slutligen fraktar deras gods och kanske inte heller på vilket sätt godset fraktas, det vill säga via lastbil, järnväg, flyg eller fartyg.

Ansaret enligt första stycket andra punkten

I första stycket andra punkten finns en förpliktelse för den som har slutit avtal om transporten med transportföretaget att underrätta Arbetsmiljöverket om utstationeringen. Ansaret gäller för den som av ett utlandsetablerat transportföretag beställt en sådan inrikestransport som avses i 5 b § utstationeringslagen (cabotagetransport). Skyldigheten att underrätta Arbetsmiljöverket ska fullgöras senast en dag efter att transporten har utförts. Med en dag avses närmast följande

¹ Beställaransvaret - analys av dagens reglering och förslag till ändring
Delrapport 3 i regeringsuppdrag N2015/06815/MR

arbetsdag. Eftersom föraren då har påbörjat arbetet i Sverige, borde utstationeringen ha anmälts genom en utstationeringsdeklaration. Den som har beställt en transport som utförts med en utstationerad förare utan att en sådan deklaration finns hos Arbetsmiljöverket och inte fullgör sin skyldighet att underrätta Arbetsmiljöverket om utstationeringen kan alltså dömas till ansvar.

Undersökningsplikt för beställaren som ingår avtal med det transportföretag som faktiskt utför transporten

(Första stycket andra punkten)

Hur ska en beställare kunna visa att den fullgjort sin undersökningsplikt? Kan friskrivningsklausuler i avtal där köparen i avtalet kräver att motparten ska följa gällande lagar och regler gälla som bevis? Annan typ av kontraktuella bestämmelser där avtalsparten förbinder sig att göra utstationeringsdeklaration om föraren är utstationerad?

Beställaransvaret gäller i denna del inrikestransporter (cabotage). Med tanke på att det i promemorian föreslås att cabotageundantaget ska tas bort för vägdel av kombinerad transport som uteslutande körs i Sverige – kommer även detta så kallade kombi-cabotage att omfattas av beställaransvaret?

Transportföretagen anser att en viktig utgångspunkt är att en föreskriven undersökningsplikt ska vara möjlig och rimlig att utföra. Vi anser därför att en undersökningsplikt, förenad med straffansvar, endast ska avse den som sluter avtal med den som faktiskt utför transporten – trafikutövaren. Indirekt kommer det dock att innebära att varje beställare som har skrivit avtal med en utländsk transportör måste kontrollera sin avtalspart så länge hen inte är säker att transporten kommer att säljas vidare till en annan aktör.

Underrättelseskyldigheten till Arbetsmiljöverket

(Första stycket andra punkten och andra punkten)

Av promemorian (s 178f) framgår att speciella förhållanden råder på utstationeringsområdet när en transport beställs. Mot den bakgrunden bör ett ansvar att kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas till Arbetsmiljöverket utformas så att beställaren ska vara skyldig att kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnats in först efter det att en transport utförts. Det är nämligen då som det står helt klart vilken förare som utfört transporten och en utstationeringsdeklaration med säkerhet ska ha lämnats in till Arbetsmiljöverket. Om det visar sig att det varit fråga om en utstationering som inte deklarerats till Arbetsmiljöverket, ska beställaren vara skyldig att underrätta Arbetsmiljöverket om det. En beställare ska därmed kunna undgå ansvar för att ha beställt en transport som utförts av en utstationerad förare som inte har deklarerats till Arbetsmiljöverket om beställaren informerar Arbetsmiljöverket om en sådan utstationering.

En beställare bör dock kunna undgå ett sådant ansvar som nu föreslås om beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas in. Detta kan till exempel ske genom att beställaren förhör sig hos transportföretaget om den eller de förare som kan komma i fråga för en transport kommer

att vara utstationerade och om så är fallet be om någon form av försäkras om att utstationeringsdeklarationer kommer att ges in. Om det efteråt visar sig att arbetsgivaren ändå underlåtit att lämna in en deklaration samtidigt som beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som rimligen kan krävas för att undersöka sakförhållandena vid beställningstillfället bör beställaren inte hållas ansvarig och inte heller vara skyldig att underrätta Arbetsmiljöverket. En förutsättning för att undgå ansvar bör dock vara att beställaren vid tidpunkten för beställningen inte kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att arbetsgivaren inte lämnat eller haft för avsikt att lämna en utstationeringsdeklaration.

Kommer uppgifter i utstationeringsregistret att vara offentliga? Om inte – hur ska beställaren kunna kontrollera att utländska transportföretaget/trafikutövaren har eller inte har lämnat in en utstationeringsdeklaration?

Vad konkret ska en beställare göra för att visa att han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att kontrollera att en utstationeringsdeklaration har lämnats in? Och hur ska detta kunna bevisas? Om en beställare har förhört sig hos transportföretaget om den eller de förare som kan komma i fråga för en transport kommer att vara utstationerade – vilken typ av försäkras ska beställaren då kräva av transportören? Muntlig är inte något bra bevisläge. Krävs en skriftlig handling? Eller skulle en friskrivningsklausul fungera? Som ovan framgått förekommer köp av transporter på spotmarknader där transporten kan komma att ske tätt inpå beställning. Hur ska undersökningsplikten hinnas med?

Transportföretagen ser det som mycket angeläget att det framgår med tydlighet i författningskommentaren till den föreslagna 44 i § utstationeringslagen hur beställaren ska agera för att undgå att dömas till ansvar. Som bestämmelsens ordalydelse och författningskommentaren nu är utformade är det svårt att utläsa den tilltänkta situationen att beställaren faktiskt *inte* vid varje beställd transport som bestämmelsen tar syfte på måste underrätta Arbetsmiljöverket om utstationeringen, utan att det kan räcka med att beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att säkerställa att en utstationeringsdeklaration lämnas in. Den distinktionen är viktig inte minst med tanke på den administrativa börda som en undersökningsplikt i kombination med underrättelseskyldighet kan utgöra för beställare. Här behövs dock även som tidigare nämnt konkreta praktiska exempel på ”vad som skäligen kan begäras av honom eller henne” innebär.

Hårdare reglering vid användandet av utlandsregistrerade fordon

En svensk tillståndshavare ska få använda utländska fordon i yrkesmässig trafik endast om särskilda skäl föreligger.

Ett utländskt fordon som innehas med nyttjanderätt ska därutöver få användas endast om

- det uteslutande står till tillståndshavarens förfogande,
- det körs av anställda hos tillståndshavaren,
- nyttjanderättsavtalet inte är förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal, och
- nyttjanderättsavtalet och förarens anställningsavtal, eller motsvarande dokumentation, medförs i fordonet.

Tillståndshavaren ska dömas till penningböter om det utländska fordonet används i strid med de föreskrivna kraven.

Upprepade lagföringar för överträdelser av bestämmelserna om regleringen om hyrda fordon kan även påverka bedömningen av om den trafikansvarige eller transportföretaget uppfyller kravet på gott anseende.

Av promemorian (s 78) framgår att det i vissa fall finnas behov av att använda utländska fordon i yrkesmässig trafik i Sverige. Ett sådant behov kan uppstå tillfälligt i samband med produktionstoppar eller vid vissa specialtransporter när efterfrågan på ett visst fordon i Sverige inte kan mötas på något annat sätt.

Syftet med regeln är att motverka att svenska tillståndshavare verkar som bulvaner åt utländska företag genom att kringgå cabotagereglerarna.

Transportföretagen tillstyrker förslaget i denna del.

Registrering av fler uppgifter i vägtransportregistret

Av skäl 17 i förordning (EU) 2020/1055 framgår att i synnerhet information om registreringsnummer för de fordon som transportföretagen förfogar över och företagens riskvärde bör möjliggöra en bättre nationell och gränsöverskridande kontroll av trafiktillståndsförordningen och 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.

Någon registrering av antalet anställda eller förare sker inte i dag. För att uppgifter om antalet anställda ska kunna registreras i vägtrafikregistret enligt vad som krävs i artikel 16.2 h i trafiktillståndsförordningen behöver tillståndshavarna anmäla uppgiften till Transportstyrelsen.

De uppgifter som ska registreras och som Transportstyrelsen ska direktåtkomst till är

- registreringsnummer på de fordon ett utlandsetablerat transportföretag förfogar över,
- uppgifter om antalet anställda ett utlandsetablerat transportföretag har och
- uppgifter om ett utlandsetablerat transportföretags riskvärde.

Syftet med regeln är att Transportstyrelsen ska kunna kontrollera att tillståndshavaren uppfyller kraven för etablering.

Uppgifterna kan även vara av intresse för att analysera utvecklingen av transportmarknaden eller som underlag i konsekvensbedömningar.

Transportföretagen tillstyrker förslaget i denna del.

Polismyndigheten ska kontrollera maximal sammanlagd arbetstid enligt Vg-arbetsbrottslagen (avsnitt 6.2)

Det föreslås att Polismyndigheten ska kontrollera

- om en förare överskridit den maximala sammanlagda arbetstiden per vecka och rapportera misstänkta överträdelser till Transportstyrelsen.

Transportföretagen konstaterar i sammanhanget att i de fall den utstationerade förarens arbetsgivare är bundet av svenska Transportavtalet eller Bussbranschavtalet, så är det parterna i det centrala kollektivavtalet som har att utöva tillsyn över sammanlagd arbetstid. Vilken insyn har Polismyndigheten i när en utländsk transportör är bunden av Transportavtalet alternativt Bussbranschavtalet? Av promemorian (s 127) framgår att bestämmelsen – mot bakgrund av att den är dispositiv – kan vara komplicerad att kontrollera. Det föreslås att polisen inte ska behöva göra en ingående kontroll – bara kontrollera färdskrivaruppgifterna. Det innebär att polisman eller bilinspektör ska kontrollera om föraren enligt färdskrivaruppgifterna har arbetat mer än 60 timmar per vecka. Om en polisman eller bilinspektör vid en kontroll misstänker att bestämmelserna Vagarbetsstidslagen inte följts bör Polismyndigheten anmäla det till Transportstyrelsen.

Registrering av gränspassage vid äventyr av sanktionsavgift

Från den dagen smart färdskrivare 2 finns är det ett villkor att sådan används för att kunna undantas från utstationeringsregler vid vissa tilläggstransporter. Registreringen ska ske automatiskt när smarta färdskrivaren 2 finns. Från och med den 2 februari 2022 och fram tills smarta färdskrivaren 2 finns ska manuell inmatning göras.

Sanktionsavgift föreslås bli 4 000 kr och utgöra en mycket allvarlig överträdelse.

Med smart färdskrivare 2 kommer bland annat förutsättningarna för kontrollerande myndigheter att avgöra vid vilka tillfällen fordon och förare har passerat gränser att underlättas betydligt. Detta kommer att vara av särskild betydelse för att kunna avgöra vilka icke-bilaterala internationella transporter som ska vara undantagna från utstationering.

Transportföretagen har inget att erinra mot förslaget.

Övrigt

Transportföretagen står självklart till Infrastrukturdepartementets förfogande i den fortsatta processen och bidrar med vår branschkunskap och sakexpertis om departementet så skulle önska.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, samhällspolitisk chef