



Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-10-02

Ds 2017:22

Angående: Utstationering och vägtransporter

Transportindustriförbundet (STIF) har tagit del av ovanstående promemoria

Inledande kommentar och synpunkter

Transportindustriförbundet noterar att Regeringen i promemorian föreslår att utstationeringsreglerna skall vara tillämpliga på cabotage transporter och att Regeringen hänvisar till EU-rätten. Även om Transportindustriförbundet skulle vara av en annan principiell åsikt om lämpligheten av att införa denna tillämplighet finner Transportindustriförbundet att flera andra medlemsstater inom EU för närvarande tillämpar nationella minimilöner på cabotage transporter samt att EU-kommissionen vid flera tillfällen sagt att kommissionen anser att utstationeringsreglerna skall vara tillämpliga på cabotage transporter.

Sålunda kan vi konstatera att förslaget vad gäller tillämplighet ”från dag 1” samt en anmälnings- och rapporteringsskyldighet för en utländsk arbetsgivare är förenligt med gällande EU-rättsliga bestämmelser (som EU-kommissionen meddelat att de tolkar dem) samt förslag på nya bestämmelser från EU-kommissionen.

Samtidigt som vi konstaterar att ett svenskt nationellt införande om tillämplighet av utstationeringsdirektivet på cabotage transporter ”från dag 1” samt en därtill kopplad anmälnings- och rapporteringsskyldighet för en utländsk arbetsgivare är förenligt med gällande EU-rättsliga bestämmelser, så ser vi inga skyldigheter för Sverige att enligt nu gällande EU-direktiv införa denna tillämplighet och anmälnings- och rapporteringsskyldighet. Sverige kan göra det under EU-rätten, men måste inte göra det. Om ett framtida EU-rättsligt regelverk skulle ålägga medlemsstaterna att införa en tillämplighet för cabotage transporter och anmälnings- och rapporteringsskyldighet för arbetsgivaren skall Sverige i så fall självklart införliva dessa regler i nationell rätt men som vi tolkar nu gällande EU-bestämmelser går det att införa en tillämplighet för cabotage transporter och anmälnings- och rapporteringsskyldighet för arbetsgivaren, men det finns ingen EU-rättslig skyldighet [ännu] för en medlemsstat att göra så. Sverige kan och får, men måste inte, för att i korta drag sammanfatta rättsläget.

Mot bakgrund av att vägtransportbranschen idag lider en närmast akut brist på chaufförer som inom en inte alltför avlägsen framtid riskerar att leda till att gods helt enkelt inte transporteras inom den tid som säljare och/eller köpare önskar och efterfrågar, eller ens transporteras alls, ifrågasätter Transportindustriförbundet på goda grunder om detta förslag verkligen är rätt väg för att nå en ordnad transportsektor. Om ytterligare ökade administrativa bördor – i detta fall i form av anmälnings- och rapporterings-skyldighet – läggs på en aktör och om tillämpligheten av utstationeringsreglerna skall tillämpas som Regeringen nu föreslår riskerar det att driva upp kostnader och administration för





åkerier från andra EU-länder till den grad att dessa inte längre finner det ekonomiskt berättigat att bedriva transportverksamhet i Sverige. Ett ”tapp” av dessa aktörers kapacitet kan, som Transportindustriförbundet ser det, inte ersättas av motsvarande kapacitet bland svenska åkerier, i alla fall inte på kort sikt, varför förslaget, om det skulle genomföras, med stor sannolikhet skulle leda till en allvarlig brist på åkerier, chaufförer och kapacitet. Denna brist skulle dessutom orsaka svensk import- och exportnäring stor skada.

Utöver det finner Transportindustriförbundet goda skäl till att ifrågasätta om resultatet med förslaget verkligen blir det avsedda. Går det verkligen vid en vägkontroll att kontrollera om chaufförer får en svensk ”minimilön”? Ryms verkligen den rimligtvis förväntade ökade administrativa bördan för svenska myndigheter (primärt arbetsmiljöverket men även polisen, skatteverket, tullverket och transport-styrelsen tros beröras) inom ramen för befintliga anslagsramar? Transportindustriförbundet betvivlar detta och misstänker att förslagets genomförande även för berörda myndigheter helt enkelt ”kostar mer än det smakar”.

Den tredje delen av Regeringens förslag vilket går ut på att införa en straffrättslig skyldighet för den ”i Sverige verksamma mottagaren av tjänsten” för den utländske arbetsgivarens skyldigheter ser vi djupt olyckligt på. Vi finner inte att det rimligtvis kan läggas ett straffrättsligt ansvar på en transportköpare, speditör eller köpare av gods i Sverige (Regeringen har inte i promemorian definierat den ”i Sverige verksamma mottagaren av tjänsten” så det är svårt att uttala sig om det är en speditör, en transportköpare eller en köpare av importgods) att kontrollera om en utländsk arbetsgivare har anmält transporter till arbetsmiljöverket och vi vet inte ens om sådan part i Sverige ens kan kontrollera detta med arbetsmiljöverket, speciellt inte om transporten beställs med väldigt kort varsel. Att då lägga ett straffrättsligt ansvar på en tredje part i Sverige för den utländske arbetsgivarens anmälnings- och rapporteringsskyldighet ser vi som inte bara helt orimligt men dessutom nära inpå omöjligt för den tredje parten i Sverige att efterleva.

Om det är inpå omöjligt för den tredje parten i Sverige att efterleva en skyldighet att kontrollera den utländske arbetsgivarens anmälnings- och rapporteringsskyldighet, är det i praktiken helt omöjligt för denna tredje part i Sverige att kontrollera huruvida den utländske arbetsgivaren i övrigt uppfyller utstationeringsreglerna, dvs betalar ut korrekt lön till arbetstagen, dvs chauffören.

En utländsk chaufför som utför en cabotagettransport i Sverige får utbetalt lön för detta av sin arbetsgivare i hemlandet. Att kontrollera att detta går rätt till kan inte ens det svenska skatteverket göra utan kontroll med skatteverket i arbetsgivarens och arbetstagens hemland. Att då lägga ett straffrättsligt ansvar för att löner betalas ut korrekt på en tredje part i Sverige som inte det svenska skatteverket kan kontrollera finner vi helt orimligt. Regelverk skall såklart efterlevas med regelverk efterlevs skall kontrolleras av nationella myndigheter. Detta kontrollansvar varken kan eller bör läggas ut på enskilda aktörer utan skall helt och hållet läggas på en nationell myndighet. Om åkeriet har de tillstånd som krävs, i detta fall ett gemenskapstillstånd, och de nationella skattemyndigheterna inte invänt mot bolagets redovisning, skall en transportköpare – i Sverige – kunna ”lita” på att åkeriet är ”schysst” utan att behöva riskera ett straffrättsligt ansvar om detta inte kontrollerats närmare.

Sålunda finner Transportindustriförbundet goda skäl för att rekommendera Regeringen att inte gå vidare med införandet detta förslag utan att Regeringen istället inväntar kommande process inom ramen för EU-kommissionens förslag om nytt utstationeringsdirektiv och specifikt detta direktivs tillämplighet på vägtransporter. När framtida nya EU-rättsliga bestämmelser om utstationeringsreglers tillämplighet på vägtransportmarknaden röstats igenom av EU-parlamentet och ministerrådet kan Sverige genomföra motsvarande ändringar i svensk lag så att direktivet införlivas korrekt, men till dess är Transportindustriförbundet av den mening att detta förslag inte skulle vara till fördel varken för transport-branschen som helhet eller de som gagnar transportbranschens tjänster.



Transportindustriförbundet

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Med tanke på hur viktiga dessa frågor är för branschen uppmanar vi Regeringen att hålla kontakt med oss och i hela processen detta står vi självklart till Regeringens förfogande.

Med vänlig hälsning

TRANSPORTINDUSTRIFÖRBUNDET

GÖRAN ARKLER
VD

TOMMY PILARP
FÖRBUNDSJURIST