



Yttrande

Kontaktperson i detta ärende
John Woxström
070-936 07 99
john.woxstrom@akeri.se

Arbetsmarknadsdepartementet

a.remissvar@regeringskansliet.se

YTTRANDE ANGÅENDE PROMEMORIAN DS 2017:22 UTSTATIONERING OCH VÄGTRANSPORTER

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 6300 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning härav anföra följande.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag respekterar fullt ut den svenska arbetsmarknadsmodellen
- Sveriges Åkeriföretag anser promemorian inte ger en helt korrekt beskrivning av kombibestämmelserna enligt direktiv 92/106/EEG
- Sveriges Åkeriföretag instämmer med promemorian om att cabotage transporter omfattas av utstationeringsbestämmelserna
- Sveriges Åkeriföretag anser att även kombitransporter enligt kombidirektivet ska införas i 3 § utstationeringslagen



- Sveriges Åkeriföretag anser att bestämmelserna för genomförande och tillsyn av utstationeringsbestämmelserna måste vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande liksom eventuella sanktioner
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är en brist att enbart Polismyndigheten föreslås få en skyldighet att göra kontroller mot Arbetsmiljöverkets utstationeringsregister, och inte även Tullverket, i samband med vägkontroller av cabotagettransporter samt att kombitransporter inte ens föreslås omfattas

Av Sveriges Åkeriföretag föreslagen lydelse till ändring

Sveriges Åkeriföretag anser att följande ändring, till skillnad från förslaget i Ds 2017:22, sidan 15, ska genomföras i 3 § i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare. Sveriges Åkeriföretag kommer nedan att närmare motivera sitt förslag.

Nuvarande lydelse

*Av Sveriges
Åkeriföretag
föreslagen lydelse*

3 §

Med utstationering avses någon av följande gränsöverskridande åtgärder:

1. när en arbetsgivare för egen räkning och under egen ledning sänder arbetstagare till Sverige enligt avtal som arbetsgivaren har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna,
2. när en arbetsgivare sänder arbetstagare till Sverige till en arbetsplats eller till ett företag som tillhör koncernen eller
3. när en arbetsgivare som hyr ut arbetskraft eller ställer arbetskraft till förfogande sänder arbetstagare till ett användarföretag som är etablerat i Sverige eller som bedriver verksamhet här.

Ett anställningsförhållande skall råda mellan arbetsgivaren och arbetstagaren under utstationeringstiden.

Med utstationering jämställs även kombinerad transport som avses i Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna samt cabotage-transport som avses i 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, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013.

Ett anställningsförhållande ska råda mellan arbetsgivaren och arbetstagaren under utstationeringstiden.

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag och dess medlemsföretag har ett stort intresse av frågan om utstationering av arbetstagare enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU samt lag (1999:678) om utstationerade arbetstagare.

Grunden för intresset är att det förekommer konkurrens på den svenska transportmarknaden där utländska godstransportörer vid inrikes transporter här i riket använder sig av förare till deras fordon med en lön/ersättning som vida understiger de löner och ersättningar som svenska förare erhåller i enlighet med gällande kollektivavtal för förare i denna del av transportsektorn, Transportavtalet, ingånget mellan Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet. Vidare innehåller Transportavtalet bestämmelser om skyldigheter att bland annat teckna avtalspension samt att teckna arbetsmarknadsförsäkringar. Detta är i sig ett normalt innehåll för i princip alla kollektivavtal. Sammantaget leder detta till en ojämn spelplan med betydligt högre kostnader för svenska transportföretag jämfört med de kostnader som utländska transportföretag har för sina förare. Konkurrensen snedvrids därför.

Sveriges Åkeriföretag vill samtidigt understryka att vi fullt ut respekterar den svenska arbetsmarknadsmodellen.

Yttrande avsnitt 3 och 4

Promemorian ger intressanta förslag till förändrad lagstiftning inom utstationeringsområdet.

Sveriges Åkeriföretags kommentarer av promemorian kommer att ansluta sig till dispositionen i den så långt som det är möjligt.

I avsnitt 3 ges en redovisning av regelverket. Det konstateras i avsnittet att reglerna i Sverige bygger på att det är arbetstagarorganisationerna som har huvudansvaret för att övervaka arbets- och anställningsvillkoren. Detta är den så kallade svenska arbetsmarknadsmodellen. Sveriges Åkeriföretag respekterar fullt ut denna modell.

Sveriges Åkeriföretag ansluter sig till den beskrivning av av gällande rätt och utstationeringsdirektivet som görs i avsnitt 4.1.1. Det är här den ojämna spelplanen mellan svenska transportföretag jämfört med utländska transportföretag som utför transporter i Sverige kommer in i bilden. I Sverige förekommer en osund konkurrens mellan svenska transportörer och utländska transportörer som utför transporter i Sverige.

I avsnitt 4.1.3 beskrivs den svenska utstationeringslagen (1999:678) och det konstateras att det är de svenska arbetstagarorganisationerna som bevakar att de utstationerade arbetsgivare som finns här följer de sedvanliga kollektivavtalen. Sveriges Åkeriföretag ansluter sig till den beskrivningen.

I avsnitt 4.2.2 ges en beskrivning av de svenska bestämmelserna om vägtransport. När det gäller yrkestrafikförordningen (2012:237), sidan 36, om genomförande av direktiv 92/106/EEG om kombinerade transporter i 1 kap. 3 § så är den redogörelse som där görs inte helt korrekt. Det är inte korrekt att skriva att "[d]et gods som ska transporteras ska vara en lastenhet som kan bestå av en släpvagn, en container eller ett växelflak".

Kombinerade transporter *enligt direktivet* förutsätter att godset *och* lastbäraren, alltså en lastbärare i form av en lastbil, släpvagn, påhängsvagn (med eller utan dragbil), ett växelflak eller en container som är minst 20 fot lång, *tillsammans* transporteras på väg och sedan transporteras *tillsammans* på järnväg, inre vattenväg eller till havs. Alternativt förutsätter direktivet att godset *och* lastbäraren först transporteras *tillsammans* på järnväg, inre vattenväg (till exempel floder eller kanaler) eller till havs för att därefter transporteras *tillsammans* på väg. Det ska också noteras att en vägsträcka kan förekomma både före *och* efter transporten av godset *tillsammans* med lastbäraren på järnväg, inre vattenväg eller till havs. Det är alltså viktigt att konstatera att det är ett krav att godset och lastbäraren transporteras *tillsammans*. Om så inte vore fallet skulle det i så fall röra sig om en vanligt godstransport där godset till exempel kördes med lastbil till en hamn, och där endast godset lastades ombord på en pråm för vidare transport på inre vattenväg. Det är viktigt i detta sammanhang att förstå att det kan förekomma en lastbil och en dragbil för påhängsvagnar i samband med kombinerade transporter. Det är dessa fordon, lastbilen och dragbilen, som är bemannade med förare, och det är därför som utstationeringsbestämmelserna aktualiseras. Sveriges Åkeriföretag anser därför att redogörelsen inte är helt korrekt när det i den enbart nämns släpvagn, container eller växelflak och det därmed inte görs en koppling till att det också kan finnas fordon med en förare involverad i transporten, en person som aktualiserar utstationeringsbestämmelserna.

Det ska också sägas att när en utländsk lastbil eller dragbil för påhängsvagnar utför kombitransporter i en annan EES-stat än i etableringsstaten, till exempel i Sverige, finns det ingen tidsgräns enligt kombidirektivet för hur lång tid som motorfordonet får lov att utföra dessa transporter i en annan stat än i etableringsstaten. Det är särskilt det faktum att det saknas en tidsgräns för kombitransporter som är besvärande. Det innebär att otillåtet cabotage kan förekomma som förtäckt kombinerad transport. Dessa två regelverk överlappar delvis varandra och gör det svårare för kontrollmyndigheterna att klargöra vad det egentligen är för typ transport; är det vanlig internationell transport, cabotagetransport eller kombitransport?

Vidare är direktivet om kombinerade transporter, utöver i 1 kap. 3 § yrkestrafikförordningen, även genomfört genom 5 kap. 15 § fordonsskattelagen (2006:227).

Särskilt om cabotage avsnitt 6.1

Sveriges Åkeriföretag instämmer i promemorians slutsatser om att cabotagetransporter omfattas av utstationeringsbestämmelserna, avsnitt 6.1. Sveriges Åkeriföretag anser att den föreslagna förändring av 3 § utstationeringslagens vad avser cabotagetransporter är välkommen men att den behöver kompletteras med kombitransporter.

Särskilt om kombitransporter avsnitt 6.1

Sveriges Åkeriföretag anser att även kombitransporter enligt kombidirektivet ska införas i 3 § utstationeringslagen. Motiveringen för detta är som följer.

Promemorian konstatera på sidan 89 att sett till hur kombitransporter typiskt sett utförs ligger det nära till hands att bedöma dessa på samma sätt som cabotagetransporter vad gäller utstationeringsreglernas tillämplighet, särskilt med tanke på att utländska arbetstagare kan tillbringa mycket lång tid i Sverige. Vidare konstateras att kombitransporter redan idag i många fall anses vara utstationering.

I avsnitt 6.1.5 näst sista stycket framförs att på grund av att en direkt referens till utstationeringsdirektivet saknas i kombidirektivet det förefaller lämpligast att enbart införa en skrivning om cabotagetransporter i utstationeringslagen, se även avsnitt 6.1.6 om en alternativ reglering om kombitransporter. Sveriges Åkeriföretag anser det vara olyckligt att utesluta att kombitransporter nämns i 3 § utstationeringslagen. Promemorian har konstaterat att när det gäller kombitransporter det ligger nära till hands att se dessa som utstationering. Genom att då inte föra in även kombitransporter i 3 § utstationeringslagen och jämställa dem med cabotagetransporter fortsätter den osäkerhet råda som redan idag finns om huruvida kombitransporter omfattas av utstationeringsbestämmelserna eller inte. Promemorian motiverar att inte ta med kombitransporter i utstationeringslagen med att det saknas en direkt referens i kombidirektivet till utstationeringsdirektivet.

Det ska dock erinras om att det i artikel 4 i kombidirektivet anges som en förutsättning för att en transportör ska få lov att utföra kombitransporter att denna uppfyller villkor för att bedriva transportverksamhet och villkor för att få tillträde till marknaden för varutransporter mellan medlemsstater. Dessa villkor finner vi i de två förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009. Genom hänvisningen i artikel 4 i kombidirektivet till att uppfylla villkor för tillträde till marknaden för varutransporter mellan medlemsstater kommer de nuvarande bestämmelserna om dessa villkor att bli tillämpliga på kombitransporter. Dessa bestämmelser finner vi alltså i förordning 1072/2009, därmed kommer vi även att finna skäl 17.

I 1 kap. 3 yrkestrafikförordningen sägs uttryckligen att för att få lov att utföra kombinerade transporter måste transportföretaget ha ett gemenskapstillstånd enligt förordning 1072/2009, och därmed finner vi också skäl 17.

Sveriges Åkeriföretag anser alltså att det i 3 § utstationeringslagen ska införas en uttrycklig hänvisning till även kombitransporter, se ovan under rubriken Av Sveriges Åkeriföretag föreslagen lydelse till ändring hur en sådan lydelse skulle kunna formuleras.

I promemorian, sidan 87, konstateras vidare, vilket är en riktig observation, att utländska arbetstagare genom att utföra kombitransporter i Sverige kan få en så stark anknytning till Sverige att svensk rätt fullt ut ska gälla för dem. Det problematiska är att göra bedömningen av ”stark anknytning”. För att ingen förare ska ”falla mellan stolarna” är det därför viktigt att även kombitransporter införs i 3 § utstationeringslagen.

I avsnitt 6.1.7 framförs i promemorian ett behov av förtydligande av EU-rätten. Argumenten för förtydligande av EU-rätten avseende cabotagettransporter kan också sägas omfatta ett behov av att förtydliga EU-rätten för kombitransporter när det gäller utstationeringsbestämmelserna.

Som en konsekvens av att Sveriges Åkeriföretag anser att det i 3 § utstationeringslagen även ska införas en uttrycklig hänvisning till kombitransport, anser vi att motsvarande hänvisningar till kombitransport även bör införas i den föreslagna 13 a §. Lydelserna blir då: ”...när den kontrollerat en kombitransport eller cabotagettransport, om det...”, samt ”...den aktuella kombitransporten eller cabotagettransporten. Med kombitransport och cabotagettransport avses samma slags transport som i 3 §”. Vidare bör även Tullverket nämnas i 13 a §.

I avsnitt 6.1.3 nämns kommissionens kommande förslag till ändringar av utstationeringsbestämmelserna. Dessa har publicerats den 31 maj i år, COM(2017) 278 final. I det förslaget tas det upp utstationering även vid internationella transporter, alltså utöver cabotage- och kombitransporter. Det föreslås en gräns på tre dagar för tillämpning av utstationeringsbestämmelserna för förare som utför internationella transporter. Sveriges Åkeriföretag analyserar just nu kommissionens förslag. Sveriges Åkeriföretag anser inte att Sverige ska vänta in beslutet om kommissionens förslag innan nationella åtgärder beslutas enligt promemorian.

Särskilt om tillsynen avsnitt 6.2

Sveriges Åkeriföretag anser att bestämmelserna för tillsyn av utstationeringsbestämmelserna måste vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

Sveriges Åkeriföretag anser det vara positivt att polisen föreslås, avsnitt 6.2.4, få en skyldighet att i samband med kontroller av cabotagettransporter även göra en kontroll mot Arbetsmiljöverkets utstationeringsregister för att se om en anmälan har gjorts. Sveriges Åkeriföretag anser att detta även ska gälla vid kontroller av kombitransporter. Vidare är det positivt att vid en utebliven anmälan till utstationeringsregistret, en underrättelse om detta ska lämnas till

Arbetsmiljöverket. Det räcker dock inte med detta för att bestämmelsen ska vara avskräckande.

Sveriges Åkeriföretag anser att det i dessa fall – cabotagetransport och kombitransport – vid utebliven anmälan till utstationeringsregistret polisman och tulltjänsteman ska få befogenhet att enligt utstationeringslagen kunna besluta om hindrande av fortsatt färd med det kontrollerade fordonet eller fordonståget. En sådan bestämmelse bör alltså införas i utstationeringslagen. Vidare bör det som en konsekvens av en sådan möjlighet, nämligen att kunna besluta om hindrande av fortsatt färd, införas en möjlighet att enligt lag (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd kunna klampa fordonet eller fordonståget, detta för att öka incitamentet att följa bestämmelserna om anmälan till utstationeringsregistret eller, som en konsekvens av att bryta mot bestämmelserna, tvinga fram ett erläggande av sanktionsavgift. Sveriges Åkeriföretag anser att det är en allt för ”tam” och verkningslös åtgärd om polismannen alternativt tulltjänstemannen eller Polismyndigheten och Tullverket, enbart ska sända en anmälan till Arbetsmiljöverket. Det kan då dröja flera dagar innan Arbetsmiljöverket hinner vidta någon åtgärd, och då kan fordonet och föraren redan ha hunnit lämnat landet. Vidare anser Sveriges Åkeriföretag, till skillnad från promemorian, avsnitt 6.2.4 sista stycket, att även Tullverket och tulltjänsteman enligt den föreslagna 13 a § i utstationeringslagen ska få samma skyldighet som Polismyndigheten.

I avsnitt 6.2.5 i promemorian framförs i princip samma argument för att enbart låta cabotagetransporter omfattas av åtgärder vid utebliven anmälan. Sveriges Åkeriföretag anser att även kombitransporter ska omfattas och hänvisar därför till våra kommentarer ovan under rubriken Särskilt om kombitransporter avsnitt 6.1.

Särskilt om avsnitt 7-10

Sveriges Åkeriföretag har, med hänsyn till ovan lämnade kommentarer, inget i övrigt att erinra emot det som framförs i dessa avsnitt.

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Arbetsmarknadsdepartementets och Näringsdepartementets förfogande i det fortsatta arbetet med utstationeringsbestämmelserna, särskilt med tanke på kommissionens förslag till en sektorspecifik reglering för vägtransportsektorn.

Sveriges Åkeriföretag



Rickard Gegö
Verkställande direktör