

Yttrande över Remiss om Översyn av entreprenörsansvaret

Sammanfattning av Transports hållning

Svenska transportarbetareförbundet (härmed Transport) vill ge sina synpunkter på Arbetsmarknadsdepartementets remiss om översyn av entreprenörsansvaret. Vi finner att vår bransch i allmänhet och medlemmar i synnerhet påverkas av direktiven till utredningen av entreprenörsansvarslagstiftningen och vill således framföra våra kommentarer.

Sammanfattning av våra synpunkter i korthet:

- Transport förordar förslaget att bemanningsanställda inkluderas i entreprenörsansvaret.
- Transport förordar förslaget att stärka skyddet för utländska utstationerade arbetstagare genom tydligare instruktioner till Arbetsmiljöverket att tillhandahålla information om vilka bestämmelser som gäller vid utstationering till Sverige.
- Transport vill även betona vikten av ett bra och fungerande utstationeringsregister.
- Transport håller inte med utredningen gällande förslaget om att inte vidga entreprenörsansvaret till fler branscher. Även transportbranschen har problem med utebliven lön.

Remissens och utredningens innehåll:

Lagen om entreprenörsansvar för lönefordringar (2018:1472). Även kallad för Entreprenörsansvarslagen har varit i kraft i cirka fem år. Lagen innebär att huvudentreprenören i en bygg- eller anläggningsentreprenad i Sverige kan bli skyldig att betala lön till arbetstagare hos en underentreprenör som inte betalat ut lönen på förfallodagen. Lagen är utformad på ett sådant sätt att huvudentreprenören blir betalningsskyldig. Bakgrunden till lagen är främst de bestämmelser om entreprenörsansvar som finns i den EU-rättsliga regleringen om utstationering av arbetstagare.

Utredningen har haft i uppdrag att utvärdera om Entreprenörsansvarslagen har fått avsedd effekt och bedöma om det finns behov av förändringar i lagen. I uppdraget har också legat att överväga om entreprenörsansvaret – som i dag gäller i bygg- och anläggningsverksamhet –

bör utvidgas till att omfatta fler branscher som har problem med arbetslivskriminalitet och där långa kedjor av underentreprenörer är vanligt förekommande. I uppdraget har ingått att vid behov lämna förslag om författningsändringar.

Utredningen kommer fram till att:

- lagen har varit effektivt. Även om den i formell mening har tillämpats i få fall, så har facken kunnat använda den som ett verktyg för att i första hand förmå arbetsgivaren att själva betala lönen. Det har ofta gjorts vid förhandlingar eller genom informella samtal.
- det har varit svårt att skaffa sig en bild av om – och i så fall i vilken utsträckning – lagen har använts av arbetstagare som inte är medlemmar i någon arbetstagarorganisation och som kan ha en generellt sett svagare ställning på arbetsmarknaden.
- lagen har bidragit till mer ordning och reda i svenska bygg- och anläggningsbranschen. Det finns en större försiktighet och noggrannhet inför att underentreprenörer anlitas jämfört med tidigare.
- lagen inte har inneburit några påtagliga negativa ekonomiska eller andra konsekvenser för de större företagen inom bygg- och anläggningsbranschen.
- den grundläggande utformningen av entreprenörsansvaret har visat sig vara ändamålsenlig och bör därför inte ändras. Ansvarets uppbyggnad och reglerna om när betalningsskyldighet uppstår bedöms ha bidragit till att lagen har varit effektiv när det gäller att se till att arbetstagare i bygg- och anläggningsentreprenader får ut lön för sitt arbete. Ett ansvar som är strikt och som inte förutsätter att arbetstagaren först använder sig av andra möjligheter att få ut lönen bedöms ha bidragit till att lagen har haft effekt även när det gäller syftena att motverka osund konkurrens och verka för ordning och reda i svenska bygg- och anläggningsentreprenader.
- ordalydelsen i flera paragrafer i entreprenörsansvarslagen talar för att arbetstagare som hyrs in för att arbeta i en bygg- eller anläggningsentreprenad i dag inte omfattas av lagens skydd. ***I betänkandet föreslås därför lagändringar som innebär att uthyrda arbetstagnares lön tydligt omfattas av entreprenörsansvaret.***
- ***Utredningen föreslår att ett förtydligande görs i 24 § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare (utstationeringslagen), med innebörd att***

Arbetsmiljöverket ska publicera information på myndighetens hemsida om sådana bestämmelser om skydd för arbetstagare som ska tillämpas vid utstationering av arbetstagare i Sverige.

- det inte behövs en utvidgning av entreprenörsansvaret. Orsaken sägs vara att entreprenörsansvaret i bygg- och anläggningsverksamhet har sin bakgrund i att sådan verksamhet ofta bedrivs med flera led av underentreprenörer. Det är bara i det som i EU:s reglering om utstationering av arbetstagare kallas byggverksamhet som det i princip är obligatoriskt för medlemsstaterna att ha ett entreprenörsansvar för lön. Till den bilden hör att det svenska entreprenörsansvaret är primärt och strikt. Arbetstagaren kan enligt entreprenörsansvarslagen vända sig mot en ansvarig aktör omedelbart när en lönefordran har förfallit till betalning och det saknar betydelse om den som har anlitat arbetsgivaren som underentreprenör har varit oaktsam eller inte. ***En utgångspunkt för utredningen har mot den bakgrunden varit att det – för att förslag om en utvidgning av entreprenörsansvaret till andra branscher ska läggas fram – måste kunna konstateras dels att det är vanligt förekommande med problem med uteblivna löneutbetalningar och andra former av arbetslivskriminalitet, dels att problemen beror på att verksamhet bedrivs i långa entreprenadkedjor.*** En annan utgångspunkt för utredningen har varit att en eventuell utvidgning av entreprenörsansvaret till andra branscher måste kunna motiveras EU-rättsligt, framför allt i förhållande till den fria rörligheten för tjänster enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
- entreprenörsansvaret bör vara begränsat till en viss eller vissa typer av verksamhet.
- det för närvarande inte är ändamålsenligt med ett entreprenörsansvar i någon ytterligare bransch. Utredningen lyfter transportbranschen och menar att det där mer regelmässigt verkar förekomma fler än två underentreprenörer i en kedja. Utredningen beskriver även att aktörerna i sådana kedjor utför ofta tidsmässigt och geografiskt olika delar av den beställda tjänsten, där den aktör som brukar kallas speditör kan liknas vid en huvudentreprenör i en bygg- eller anläggningsentreprenad. ***Utredningen har också beaktat att det nyligen har införts regler i svensk lagstiftning som ska genomföra det så kallade mobilitetspaketet där delar av paketet syftar till att ge bättre arbetsvillkor för yrkesförare samt skapa en mer rättvis konkurrens för transportföretagen inom EU. Det finns enligt utredningen anledning att utvärdera***

effekterna av de nya bestämmelserna innan ytterligare lagstiftning med i princip samma syften övervägs.

Transports hållning och synpunkter

Bra att bemanningsanställda inkluderas i entreprenörsansvaret

Transport tycker det är bra att bemanningsanställda inkluderas i entreprenörsansvaret inom bygg- och anläggningsentreprenad. Det har tidigare varit oklart om lagstiftningen är tillämplig på bemanningsanställda och att det tydliggörs nu av utredningens förslag välkomnar vi. Samma behov av skydd behövs för uthyrda arbetstagare som för andra arbetstagare. Detsamma bör i så fall även gälla i det fall lagen utvidgas till andra branscher. Därtill vill Transport göra ett medskick till regeringen om att ändringarna i uthyrningslagen för utländska företag kan ha en effekt på förslagen om att inkludera bemanningsanställda i entreprenörsansvaret.

Bra att stärka skyddet för utländska arbetstagare

Transport förordar förslaget att stärka skyddet för utländska utstationerade arbetstagare genom tydligare instruktioner till Arbetsmiljöverket att tillhandahålla information om vilka bestämmelser som gäller vid utstationering till Sverige.

Transport vill även betona vikten av ett bra och fungerande utstationeringsregister. I dagsläget brister registret, både i termer av inrapportering till det, vilken information som finns i det samt uppföljning av företagen som finns registrerade. Vi vill göra medskicket till regeringen att Arbetsmiljöverket ska få i uppdrag att förbättra utstationeringsregistret så att det kan användas för att uppfylla tillämpningen av utstationeringslagen. Det innebär att det bland annat måste gå att följa både företagets användning av utstationering över tid, enskilda arbetstagares utstationeringsuppdrag och om en utstationerad arbetstagare ersätter en annan på samma uppdrag. En utveckling av registret bör ske i samråd med arbetsmarknadens parter.

Entreprenörsansvarslagstiftningen bör utvidgas till transportbranschen

Transport håller inte med utredningen gällande förslaget om att inte vidga entreprenörsansvaret till fler branscher. Utredningen menar att den problematik med bristande ordning och reda i bygg- och anläggningsentreprenader som brukar lyftas fram – där ett stort

Arbetsmarknadsdepartementet
a.remissvar@regeringskansliet.se
heidi.bogren@regeringskansliet.se.
A2023/00837

antal underentreprenörer samtidigt finns på en och samma byggarbetsplats – inte görs sig lika starkt gällande i transportbranschen. Vi menar att denna jämförelse är orättvis eftersom transportbranschen inte är statisk och platsbunden likt byggbranschen. Dessutom är det vanligt att speditörer anlitar olika underåkerier för olika typer av uppdrag, och som i sin tur kan anlita andra åkerier för att genomföra uppdragen. Transportbranschen består således av flera underentreprenörsled vars upplägg kan liknas den som är i byggbranschen. Dock är det svårt att med tydlighet kunna säga hur många leden är eftersom leden och kedjorna allt som ofta är kopplade till varandra. Enligt våra efterforskningar kan leden vara upp till tolv underleverantörssteg, där personerna i de sista leden kan ha problem med utebliven lön. Då är det vanligt att det är en utländsk eller utstationerad förare som är den som påverkas.

Utredningen menar att det även behöver vara vanligt förekommande med problem med uteblivna löneutbetalningar och andra former av arbetslivskriminalitet för att lagen ska vara relevant. Transportbranschen är påverkad av arbetslivskriminalitet. Under det senaste året har vi gjort 92 anmälningar om arbetslivskriminalitet till Polisen och Arbetsmiljöverket. Många av anmälningarna handlar om att företag haft lastbilar registrerade hos Transportstyrelsen, men där de betalat in noll kronor i sociala avgifter. Ett exempel är ett företag som haft 40 lastbilar registrerade hos Transportstyrelsen, men där vi inte kunnat se att företaget betalat in några sociala avgifter för anställda.

Utredningen kommer fram till att entreprenörsansvarslagstiftningen inom bygg och anläggningsbranschen har varit effektiv och ändamålsenlig. Att ”blotta tanken” på att den finns har ökat incitamenten för att arbetsgivaren att göra rätt för sig. Även om utvärderingen i mångt och mycket består av anekdotiskt material kommer den fram till att arbetstagarparter kunnat använda den som ett effektivt verktyg vid förhandlingar och under samtal. Vi vill här passa på att påpeka att det ligger inom den Svenska modellens natur att lösa tvister och missförhållanden genom dialog och utbyten. Ytterst sällan hanteras konflikter eller tvister i domstol. Transport förstår därför utvärderingens svårigheter med att skaffa sig en bild av om och huruvida lagen har tillämpats effektivt.

Utvärderingen beskriver att lagen har bidragit till mer ordning och reda i den svenska bygg- och anläggningsbranschen. Där det finns en större försiktighet och noggrannhet inför att

Arbetsmarknadsdepartementet
a.remissvar@regeringskansliet.se
heidi.bogren@regeringskansliet.se.
A2023/00837

underentreprenörer anlitas jämfört med tidigare. Liknande mekanismer menar vi på Transport behöver komma till inom transportbranschen. Vi tror och hoppas på att lagens utformning och ansvarets uppbyggnad om när betalningsskyldighet uppstår kommer att öka incitamenten för arbetsgivarna att betala ut lön och därmed skapa ordning och reda i branschen. Framför allt att speditörerna i högre utsträckning kommer att reflektera över vilka underleverantörer man väljer att anlita.

Eftersom lagen inte har inneburit några påtagliga negativa ekonomiska eller andra konsekvenser för de större företagen inom bygg- och anläggningsbranschen, ser vi inte heller att en utvidgning av lagen skulle utgöra ett hinder för företagen inom transportbranschen.

Slutligen, vill vi på Transport lyfta utredningens resonemang kring EU:s mobilitetspaket. Där menar utredningen att det finns anledning att utvärdera effekterna av de nya bestämmelserna innan ytterligare lagstiftning med i princip samma syften övervägs. Här menar vi att det inte finns anledning för en sådan utvärdering. Utredningen behöver inte utesluta den ena före den andra och att det likt väl går att tänka i två olika spår.

Transport är övervägande positiva till EU:s mobilitetspaket. Det är bra på papper men har enligt oss hittills inte fungerat i praktiken. En orsak är att regelverket är komplext och att flera aktörer är involverade i dess implementering samt skyldiga att kontrollera att det efterföljs. Vi ser även att beställaransvaret inte har fungerat och i många fall till och med är otydligt.

Transport kräver därför att det skapas en samordnade kontrollmyndighet som samordnar alla aktörer och deras respektive ansvarsområde för att på bästa sätt implementera mobilitetspaketet.

Vi vill framföra att IMI-registret, det vill säga det utstationeringsregister som företag måste anmäla cabotage transporter till och som är en del av mobilitetspaketet, inte är effektivt och direkt uselt. Mobilitetspaketet kräver att företag innan ett eventuellt cabotagebesök i ett land fyller i en utstationeringsdeklaration i IMI-registret. Dock betyder det här nödvändigtvis inte att företaget kommer att genomföra en transport till det landet. De sociala parterna har tillgång till IMI-registret, där vi som arbetstagarorganisation kan gå in och kontrollera att exempelvis löner har betalats ut korrekt. Det här förutsätter dock att vi har tillgång till förarens namn och

Arbetsmarknadsdepartementet
a.remissvar@regeringskansliet.se
heidi.bogren@regeringskansliet.se.
A2023/00837

personuppgifter. Vi kan begära ut uppgifter från registret tidigast åtta månader efter att en utstationeringsdeklaration har gjorts i registret. Enligt Arbetsmiljöverket har det gjorts cirka 3,5 miljoner utstationeringsdeklarationer till Sverige. Det är en magnitud som vi som fackförbund ensamt inte kan hantera.

Därför ser vi det som klokt och av yttersta vikt att i ett parallellt spår även utöka Entreprenöransvarslagen till att även innefatta transportbranschen. Att utredningen väljer att hänvisa till parallella processer inom EU upplevs snarare som en genväg för att slippa vidga lagstiftningen till fler branscher.

Stockholm den 31 jan 2023

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande

Sirin Celik
Föredragande