

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

Genomförande av mobilitetspaketet

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen om trafiktillståndsförordningen och vägarbetstid.

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen om godsförordningen och kör- och vilotider men har följande synpunkter.

Vi avstyrker förslaget om utstationering inom vägtransportsektorn.

Vi invänder mot att tillkommande kostnader ska tas inom befintlig anslagsram.

Transportstyrelsens synpunkter

Den övervägande delen av Transportstyrelsens synpunkter rör förslaget om utstationering inom vägtransportsektorn. Vi har valt att avstå från att lämna ändringsförslag på författningstexten om utstationering då vi anser att det är för många oklarheter om vad som faktiskt ska gälla. Våra synpunkter lämnas därför i löptext. För att få en enhetlig struktur i remissvaret väljer vi att lämna även våra övriga synpunkter på författningstext, avseende godsförordningen samt kör- och vilotider, i löptext.

1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare

Allmänt

Transportstyrelsen vill uppmärksamma utredningen på att den här frågan rör kontroll av utstationering av arbetstagare i motsats till den kontroll av yrkestrafikbestämmelser som sker på väg. Det är vår uppfattning att det fortsatta arbetet måste ha rätt utgångspunkt, dvs. att implementeringen av lex specialis ska utgå från att det rör kontroll av bestämmelserna om utstationering.

Transportstyrelsen anser att det är svårt att kontrollera implementeringen av lex specialis då utredningen föreslår ett utvidgat tillämpningsområde. Utredningen har inte förklarat varken tillämpningen av det utvidgade området eller skälen till utvidgningen tillräckligt väl. Vi anser att det hade underlättat för alla berörda parter med ett genomförande som ligger så nära direktivtexten som möjligt. I och med detta har Transportstyrelsen svårigheter med att bedöma om verksamheten kommer att fungera i Sverige.

Syftet med utredningens förslag torde vara att säkerställa att sanktionsavgifter betalas. Vår fundering är dock om bestämmelserna är uppbyggda på ett sådant sätt så att det blir lätt att besluta om förskott för sanktionsavgifter. Utredningen ger flertal möjligheter att överlämna ärenden från kontrolltjänsteman till Transportstyrelsen med innebörden att förskott inte kommer att beslutas utan sanktionsavgift kommer bara att påföras. Utifrån det blir vår bedömning att få förskott kommer att fastställas. Om inga förskott fastställs kommer två olika myndigheter att handlägga sanktionsavgifter inom området utstationering, vilket kan ifrågasättas. Utredningen ger inte tillräcklig förklaring till detta förslag, varför resurseffektiviteten inte kan kontrolleras.

Om två olika myndigheter påför sanktionsavgift inom området utstationering finns en möjlighet att praxis inom området kommer att skilja sig åt. Vi ser inte att utredningen bemöter detta.

Utstationering ligger i dag inom ramen för Arbetsmiljöverkets område att hantera. I det omfattas även utstationering av förare. De har redan kompetens och upparbetade rutiner för utstationeringsfrågor.

Mot bakgrund av detta avstyrker vi förslaget. Om utredningens förslag ändå genomförs har vi de synpunkter som framgår nedan.

Vi anser vidare att i det fortsatta implementeringsarbetet behöver genomförandearbetet inom EU beaktas och även de frågor och svar som lämnas av medlemsländer och kommissionen i detta arbete.

5 §

Transportstyrelsen saknar närmare förklaring av vad som menas med begränsad tid. I och med lex specialis torde en förklaring behövas då den bör skiljas från gällande förklaring av andra utstationerade arbetstagare. Detta då lex specialis rör arbetstagare med en helt annan arbetssituation.

5 a §

Transportstyrelsens uppfattning är att definitionen av bilateral transport ska vara att det är en *internationell transport* och därmed ligga i linje med lex specialis.

Enligt *lex specialis* ska det vara fråga om ett transportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat och det är heller inte tillåtet att behandla ett företag från tredje land mer förmånligt än ett företag från andra medlemsstater. Om det är skälet till utredningens förslag att inte begränsa bestämmelserna till medlemsstater inom EU så ser vi svårigheter att tillämpa bestämmelserna. Utredningen visar bl.a. inte tillräckligt hur det ska fungera när IMI¹ inte kan användas för företag som är etablerade utanför EU. Denna kommentar gäller även andra paragrafer som reglerar transportföretagens etablering.

Definitionen av ordet förare ger inte tillräcklig vägledning. Definitionen i förhållande till övriga bestämmelser leder till att det framstår som oklart om det gäller alla förare eller bara utländska förare.

5 b §

Transportstyrelsen anser att det har varit svårt att utläsa vilka transporter som omfattas av förslaget till bestämmelsen. En ny term – inrikestransporter – introduceras i utredningen för att förklara lydelsen i paragrafen utan någon närmare definition. Detta har försvårat förståelsen av vad som ska gälla.

Vi kan inte utläsa om paragrafen omfattar icke bilaterala transporter. Det är även oklart om detta är den enda paragrafen som ska ligga till grund vid avgörande om en transport ska omfattas av bestämmelserna om utstationering av förare. Vi kan alltså inte utläsa när sanktionsavgift ska påföras – endast enligt bestämmelserna i *lex specialis* eller även enligt bestämmelserna i utstationeringslagen. Detsamma gäller beslut om förskott.

5 d §

Transportstyrelsen har svårt att utläsa vad som ska gälla i koncern- respektive uthyrningsfallen. Ska *lex specialis* eller grundbestämmelserna i utstationeringslagen tillämpas? Vi anser att denna fråga inte kommer att bli lätt att avgöra för en kontrolltjänsteman vid kontroll på väg. Hur kan man på ett enkelt sätt vid kontroll på väg avgöra om det är fråga om tjänsteavtals-, koncern- eller uthyrningsfall? Ett fordon kan vara lastat på så sätt att det kan bli fråga om flera olika typer av transporter vilket försvårar själva kontrollen. Vi delar därför inte utredningens bedömning att detta innebär att det blir lätt att kontrollera.

¹ Informationssystem för den inre marknaden (IMI-förordningen (EU) 1024/2012).

14 a §

Transportstyrelsen undrar vad som ska gälla i koncern- och uthyrningsfallen. Återigen regleras åtskillnad mellan utstationeringsfallen, vilket inte kommer att underlätta när kontroll ska göras i enlighet med bestämmelserna.

Vi har uppfattat att paragrafen behövs för att avgöra om föraren är långvarigt utstationerad. Borde det då inte räcka med att i bestämmelsen hänvisa till 11 och 12 §§?

Då vi inte har erfarenhet av utstationeringsområdet vill vi säkerställa om båda strecksatserna ska föreligga vid tillämpningen av 14 a §?

44 b §

Transportstyrelsen anser att det blir både svårt att informera om och att handlägga ärenden när vissa paragrafer rör arbetsgivare och andra transportföretag. För lättare tolkning förordar vi lex specialis bestämmelser som bara riktar sig till transportföretag.

Enligt lex specialis är det transportföretaget som har en skyldighet att lämna in en utstationeringsdeklaration. Vi ifrågasätter om detta ansvar kan överlämnas till arbetsgivare. Detta gäller självklart de fall där transportföretaget inte är arbetsgivare, men vi anser att det blir svårtolkat när man föreslår ett genomförande som inte ligger i linje med direktivtexten.

I och med att det ibland är arbetsgivaren som pekas ut och ibland transportföretaget, saknar vi konsekvens i ansvarskedjan. Det kommer att försvåra kontakten mellan alla berörda parter, t.ex. måste transportföretaget säkerställa att dokument fås från arbetsgivare, arbetsgivare ska lämna in utstationeringsdeklaration medan det är transportföretag som ska påföras sanktionsavgift m.m.

På motsvarande sätt som framgår ovan under 5 a § anser vi att utredningen inte redogör tillräckligt tydligt för hur det ska fungera när IMI inte används. Detta gäller särskilt uppdatering av uppgifter som krävs enligt 44 b § andra stycket.

44 c § andra stycket

Det framgår inte av utredningen men Transportstyrelsen utgår från att om skyldigheten inte fullgörs inom åtta veckor ska bistånd enligt 27 § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare (utstationeringslagen) begäras.

Rubrik före 44 f §

Transportstyrelsen konstaterar att den rubrik som föreslås före 44 f § finns redan före 37 § utstationeringslagen, vilket kan leda till svårigheter då det inte blir lätt att veta vilken rubrik som gäller för vad.

44 f §

Transportstyrelsen anser att paragrafen är otydligt formulerad. Det borde framgå mer tydligt att en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen ska saknas för att sanktionsavgift ska påföras.

Det är även oklart vid vilka utstationeringssituationer och typer av transporter som sanktionsavgift ska påföras. Utöver hänvisningen till 44 d § 1 anser vi att det endast är vid tillfällena reglerade i 5 b § som kan bli aktuella. Vi är därför osäkra på om 5 b § omfattar alla de situationer som utredningen redovisar. Om icke bilaterala transporter inte omfattas av 5 b § och är sådana fall som sanktionsavgift ska kunna påföras för, anser vi att detta inte framgår av författningstexten. Detta framgår däremot av texten i avsnitt 7.

44 g §

Vad gäller första stycket konstaterar Transportstyrelsen att lydelsen inte motsvarar det som gäller inom vägtransportområdet, som vi uppfattar att utredningen har haft som förebild.

Vi konstaterar vidare att andra stycket ligger i linje med vad som redan framgår i utstationeringslagen. Det innebär enligt vår mening att det är den praxis, dvs. den som gäller enligt utstationeringslagen, som ska tillämpas vid prövningen. Som vi ser det är det därmed en prövning utifrån syftet med utstationeringsbestämmelserna som ska göras och inte utifrån syftet med bestämmelserna om typ av transport. Detta förslag kan därför medföra att två olika myndigheter handlägger frågor inom området utstationering där skilda praxis kan utvecklas.

Sammanfattningsvis ser vi att om Transportstyrelsen får uppgiften, kommer prövningen av påförande av sanktionsavgift att skilja sig från den prövning som vi har erfarenhet av idag.

44 i §

Vad gäller 44 i § första stycket 2 vore det lämpligt om det stod *arbetsdag* istället för dag.

Vad gäller andra stycket ser Transportstyrelsen svårigheter med att kunna visa att man gjort vad som skäligen kan begäras och anser att det borde ha förklarats bättre i utredningen.

44 j §

I förhållande till förslaget till förordningen om utstationering av förare inom vägtransportsektorn torde det enligt Transportstyrelsens uppfattning vara ett misstag att det inte står att det är regeringen *eller den myndighet som regeringen bestämmer*. Särskilt vad gäller bemyndigandet som lämnas i 5 § andra stycket förslag till förordning om utstationering av förare inom vägtransportsektorn.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Vad gäller punkt 1 ifrågasätter vi om första ledet verkligen ska gälla. Ska inte tillämpningsdatumet enligt förordning (EU) 2021/1228² framgå? Något annat datum torde väl inte kunna vara aktuellt?

Vad gäller punkt 2 saknar vi förklaring till varför vissa bestämmelser i lex specialis ska tillämpas på redan påbörjade transporter men inte andra. Hur ska detta fungera i praktiken?

1.7 Förslag till förordning om utstationering av förare inom vägtransportsektorn

Allmänt

Samma allmänna synpunkter som Transportstyrelsen har framfört under avsnitt 1.1 gäller även här.

Utöver det hade vi uppskattat om utredningen hade lämnat författningskommentarer till förordningen för att få bättre förståelse för hur utredningen har tänkt sig att den här verksamheten ska fungera. Det gäller särskilt i de delar som avser handläggning av förskott och sanktionsavgift. Svårigheter har därmed funnits att kontrollera att det blir en resurseffektiv tillsyn i enlighet med de nya bestämmelserna.

1 §

Transportstyrelsen anser att andra meningen i första stycket bör strykas då detta, enligt vår uppfattning, redan framgår av 5 b § utstationeringslagen.

Även andra stycket bör strykas då denna reglering återfinns i 8 § denna förordning.

² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1228 av den 16 juli 2021 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2016/799 vad gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av smarta färdskrivare och deras komponenter.

3 §

Transportstyrelsen anser att det är oklart vad som menas med utstationering. Syftar det tillbaka på 5 § utstationeringslagen eller även på 5 b § samma lag?

4 §

Vad gäller punkten 2 har Transportstyrelsen svårt att se hur det här ska fungera i praktiken. Närmare förklaring ges vid synpunkterna till 5 §.

I punkten 5 torde det saknas ett ord, nämligen ordet ”uppgift”. Se artikel 1.11 första stycket a) iv) i lex specialis.

Vi konstaterar att tolkningssvårigheter och tillämpningsproblem uppkommer då punkten 8 räknar upp transporter som inte återfinns i 5 b § utstationeringslagen. Vi ser att det kommer bli mer användarvänligt om man i bestämmelserna om utstationering benämner transporterna på det sätt som görs i denna punkt, dvs. godstransporter, persontransporter, internationella transporter, cabotagetransporter m.fl. Dessa termer är de termer som används i transportverksamhet.

5 §

Utöver vad som framförs ovan under rubrik 1.1 rörande IMI har Transportstyrelsen följande synpunkt.

Vår uppfattning är att lex specialis innebär att det är endast IMI som ska användas för inlämnande och uppdatering av en utstationeringsdeklaration samt kontroll av uppgifter.

Förskott

Följande frågor ställs i förhållande till vad som framgår i 22 § denna förordning. Hur ska kontrolltjänsteman kunna kontrollera i IMI att en utstationeringsdeklaration ska finnas när någon kopia inte finns i fordonet? Vilka uppgifter ska kontrolltjänstemannen slå på då endast tre typer av handlingar ska kontrolleras på väg vid denna kontroll (se 44 d § utstationeringslagen)? I de fall IMI inte ska användas, hur ska kontrolltjänsteman kunna kontrollera utstationeringsuppgifter?

Hur ska kontrolltjänstemannen få tillgång till uppdaterade uppgifter? Detta gäller främst i de fall när IMI inte ska användas.

Fastställande av förskott

Transportstyrelsen ser inte att det finns något behov av tillgång till IMI vid fastställande av förskott, främst på grund av att vi omedelbart ska pröva om

beslutet om förskott ska bestå. Vid det beslutet ska, som vid beslut av förskott, kontroll endast göras av de handlingar som framgår i 44 d § utstationeringslagen.

Som nämnts ska förskott beslutas när en utstationeringsdeklaration inte kan uppvisas. Detsamma gäller när förskott ska fastställas. Samma fråga uppkommer här som vid förskott, dvs. vad ska kontrolleras i IMI om en deklaration saknas?

Sanktionsavgift

Transportstyrelsen anser att det är otydligt när sanktionsavgift ska påföras. I de fall sanktionsavgift ska påföras *under* pågående utstationeringsperiod (se t.ex. 13 § andra stycket denna förordning) kommer vi inte att ha tillgång till några uppgifter i IMI. Detta då det, om inte alla så i alla fall i de flesta fallen, inte finns någon utstationeringsdeklaration att kontrollera. Om sanktionsavgift ska påföras finns det dessutom ingen möjlighet att inhämta kompletterande uppgifter via IMI då detta kan göras först *efter* utstationeringsperioden (se 44 c § utstationeringslagen).

Vad är det för prövning vi ska göra efter utstationeringsperioden? Om det fortfarande endast är fråga om att en utstationeringsdeklaration inte finns, hur kontrollerar man det med hjälp av IMI?

Sammanfattningsvis framgår det inte av utredningen hur kontrolltjänstemän och Transportstyrelsen ska kunna få fram uppgifter, både med hjälp av IMI och på annat sätt, om att aktuell transport är en sådan där en utstationeringsdeklaration ska finnas. Hur kontrollerar man något som inte finns?

7 §

Transportstyrelsen ställer sig frågande till varför man reglerar vem som är *kontrolltjänsteman* när man ändå inte använder den termen i resten av förordningen.

8 §

Transportstyrelsen undrar vad den första meningen har med underrättelseskyldighet att göra.

Dessutom undrar vi om det är möjligt för en kontrolltjänsteman att bedöma om en utstationeringssituation föreligger enbart på de handlingar som får lov att kontrolleras i enlighet med 44 d § utstationeringslagen? Kontrolltjänsteman kommer inte ha någon möjlighet att göra detta vid kontroll på väg då handlingar enligt 44 d § inte innehåller sådana uppgifter som krävs för att kunna göra en sådan bedömning. Vi kan inte se att möjlighet finns att utöka de handlingar som ska kontrolleras vid kontrolltillfället (se artikel

1.11 i lex specialis). Vi ser alltså inte någon möjlighet för kontrolltjänstemannen att kontrollera att en utstationeringssituation föreligger.

Denna paragraf leder till att två olika myndigheter påför sanktionsavgifter för samma typ av fråga, dvs. utstationering av förare men beroende på om transporten utförs åt ett svenskt eller utländskt transportföretag.

Vi noterar att Tullverket saknas i uppräkningslistan i andra meningen. Dessutom undrar vi om meningen rör svenska eller utländska förare.

9 §

Transportstyrelsen uppfattar att beloppet är fastställt utifrån bestämmelserna om transporter. Vi ifrågasätter dock om inte beloppet ska fastställas utifrån bestämmelserna om utstationering. Det borde vara syftet med sanktionsavgiften som ska vara styrande för fastställandet av beloppet och i detta fall borde det därmed vara syftet med bestämmelserna om utstationering, inte syftet med bestämmelserna om transport. Vi delar därför inte utredningens grund för sanktionsavgiftens belopp.

10 §

Såvitt Transportstyrelsen förstår lämnas detta förslag så att det ska bli lättare att få in sanktionsavgifter från utländska företag. För att förslaget ska fungera behöver kontrolltjänstemännen fatta beslut om förskott. Vi finner att utredningen innehåller alltför många tillfällen då möjlighet finns för kontrolltjänstemännen att överlämna ärendet till Transportstyrelsen utan beslut om förskott. I dessa fall kommer inte verkställighet av sanktionsavgift att vara säkrad. Det innebär att även i dessa fall kommer två olika myndigheter att påföra sanktionsavgift vid utstationering av arbetstagare. Vi ifrågasätter lämpligheten av det utifrån effektivitets- och resursskäl och anser att gällande bestämmelser inom utstationeringsområdet kan tillämpas istället.

Om första stycket ändå ska gälla ser vi att det behöver kompletteras med att Arbetsmiljöverket ska bistå *när behov finns*. Vi ser dock att svårigheter kommer att finnas att få bistånd när sanktionsavgift behöver påföras utan dröjsmål (se 13 § andra stycket denna förordning).

Påförande av sanktionsavgift under utstationeringsperioden kommer innebära att vi inte kan få mer information enligt 44 c § utstationeringslagen då den informationen endast kan fås *efter* utstationeringsperioden.

Utöver det nämnda är Transportstyrelsen osäker på i vilka fall sanktionsavgift ska påföras. Innebär förslaget att det finns fler situationer än de som framgår av 5 b § utstationeringslagen där sanktionsavgift ska påföras (jfr 11 § första stycket denna förordning)? Vi anser att en tydligare vägledning behövs både i författningstext och i författningskommentar.

11 §

Transportstyrelsen ifrågasätter om det kommer bli några beslut om förskott då kontrolltjänstemannen i samband med en vägkontroll inte kommer att kunna avgöra om en utstationeringssituation föreligger. Förslaget med förskottsbestämmelser kanske därför är mindre lämpligt inom utstationeringsområdet.

Utöver det nämnda undrar vi hur en kontrolltjänsteman ska kunna kontrollera att en utstationeringsdeklaration saknas? Vi kan inte utläsa av utredningen hur det ska fungera.

Det är vår uppfattning att bestämmelserna inte är uppbyggda på så sätt att en kontrolltjänsteman på ett enkelt sätt kan avgöra om aktuell transport och förare omfattas av utstationering eller inte. Vi ser risken att inom en snar framtid kommer förare att framföra att han eller hon är egenföretagare och därmed inte omfattas av bestämmelserna. Kontrolltjänstemannen kommer inte ha någon möjlighet att avgöra detta vid en vägkontroll. I dessa fall kommer inte något förskott att kunna beslutas och därmed kommer inte heller sanktionsavgiften kunna säkras.

Slutligen undrar vi om tanken är att *särskilda skäl* ska prövas utifrån syftet med bestämmelserna om transporter eller bestämmelserna om utstationering? Tillräcklig vägledning ges inte i utredningen.

13 §

Transportstyrelsen ser att vid fastställande av förskott kommer vi också bara ha tillgång till de handlingar som redovisas i 44 d § utstationeringslagen. Någon möjlighet att kontrollera att det är en utstationeringssituation finns inte. Mot bakgrund av bestämmelserna i lex specialis ser vi heller ingen möjlighet att utöka med handlingar som har annan information. Det innebär att om en kontrolltjänsteman har fattat beslut om förskott kommer Transportstyrelsen att fastställa beslutet på samma grund som beslutet om förskott.

Vad gäller andra stycket om påförande av sanktionsavgift i det specifika fallet, ser vi heller inte någon möjlighet att inhämta annan information än den som följer av 44 d § utstationeringslagen. Detta då påförande av sanktionsavgift måste ske under utstationeringsperioden. 44 c § utstationeringslagen kan därmed inte tillämpas.

14 §

Transportstyrelsen undrar vad syftet är med att kontrolltjänstemännen ska underrätta oss.

Vad gäller andra meningen undrar vi hur kontrolltjänstemännen kommer ha kunskap om detta utifrån den information som finns enligt 44 d § utstationeringslagen? Vilka är dessa fall? Hur vet de att sanktionsavgift bör påföras?

17 §

För att det ska vara lättare att förstå och fastställa vilket datum som avses föreslår Transportstyrelsen att tillfälle att yttra sig ska ges inom två år *från datumet för vägkontrollen*, inte från det att förutsättningarna att besluta om avgift har uppfyllts.

20 §

Transportstyrelsen undrar hur detta ska fungera för de fall där Arbetsmiljöverket föreskriver om att man inte ska använda IMI.

21 §

Borde inte Transportstyrelsen vara uppräknad i paragrafen då vi enligt 22 § denna förordning är behörig myndighet?

23 §

Transportstyrelsen konstaterar att vi inte kan bidra med några uppgifter till en tillsynsstrategi då vår uppfattning är att den ska bygga på uppgifter om utstationering av arbetstagare, inte uppgifter från transportområdet.

25 §

Se kommentar till 44 j § utstationeringslagen i avsnitt 1.1 ovan.

1.8 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

3 §

Transportstyrelsen anser att tulltjänsteman ingår i kretsen för behörig kontrollant enligt artiklarna 4.6 och 5.6 i godsförordningen. Enligt 3 a § har också en tulltjänsteman rätt att kontrollera gemenskapstillstånd, och förar-tillstånd om det är tillämpligt, i syfte att kunna besluta om förskott för sanktionsavgiften enligt 7 c §.

Vi anser därför att *tulltjänsteman* ska läggas till även i första meningen i 3 §.

1.10 Förslag till förordning om ändring av i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

8 kap. 2 § första stycket punkt 2

Transportstyrelsen föreslår att *smart färdskrivare* ska läggas till i uppräkningsen av vilka typer av färdskrivare som Polismyndigheten ska förse styrelsen med uppgifter om, så vi kan uppfylla våra skyldigheter enligt 1 § i fråga om artikel 17.2 i förordning (EG) nr 561/2006.

8 kap. 2 § tredje stycket

Transportstyrelsen anser att stycket bör förtydligas med att det är de uppgifter som styrelsen behöver för riskvärdering som Polismyndigheten ska förse styrelsen med. Stycket bör därför ändras enligt följande:

”Polismyndigheten ska efter varje genomförd kontroll på väg förse Transportstyrelsen med *de* uppgifter om kontrollen *som krävs för riskvärdering*, oavsett om några överträdelser har konstaterats eller inte.”

Bestämmelsen kan kompletteras med en hänvisning till kommissionens förordning om gemensamräkning av riskvärdering, om den hinner bli beslutad i tid.

Bilaga – överträdelse K9

Transportstyrelsen anser att det krävs ett förtydligande av beskrivningen för överträdelse K9 med anledning av att det framöver kommer finnas två överträdelser (K9 och K10) som båda syftar till när en förare inte har angett symbolen för landet i färdskrivaren eller på diagrambladet. Eftersom överträdelse K9 syftar på de situationer där föraren inte har angett symbolen för landet i samband med arbetsperiodens början eller slut bör det framgå av beskrivningen av överträdelserna. Beskrivningen av överträdelse K9 bör därför ändras enligt följande:

”Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren eller på diagrambladet *vid den dagliga arbetsperiodens start eller slut.*”

Bilaga– överträdelse K10

Transportstyrelsen anser att den föreslagna överträdelserna K10 bör ändras, dels för att beskrivningen inte följer samma meningsuppbyggnad som övriga överträdelser, dels för att den innehåller en indragen strecksats trots att det inte är en uppräkningsen. Övriga överträdelser beskrivs i regel först med vilket fel föraren har begått, och i andra ledet var felet har begåtts, se exempelvis överträdelse K5; Registreringsnummer saknas (vilket fel som begåtts) på diagrambladet (var felet har begåtts). Beskrivningen av överträdelse K10 bör därför ändras enligt följande:

”Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren eller på diagrambladet vid första lämpliga plats att stanna på efter att ha passerat en medlemsstats gräns.”

1.12 Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (2012:237)

3 kap. 4 §

Bestämmelsen hänvisar till artikel 8 i godsförordningen. Däri framgår redan krav på gemenskapstillstånd och förartillstånd, om föraren är medborgare i tredjeland. Genom att artikel 8 även ska gälla för kombinerade transporter medför det att även dessa transporter får utföras nationellt endast med stöd av nämnda tillstånd. Första och andra meningen i 4 § torde därför bli en dubbelreglering varför Transportstyrelsen anser att de bör tas bort.

Vi föreslår istället följande lydelse:

”Det som anges om cabotagetransporter i artikel 8 i förordning 1072/2009 ska också gälla för vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och som uteslutande utförs i Sverige. Kravet på gemenskaps-tillstånd gäller inte för de transporter som är undantagna från sådant krav enligt artikel 1.5 i förordning 1072/2009.”

Om utredningens föreslagna lydelse ändå bibehålls anser vi att bestämmelsen skulle bli tydligare genom att låta paragrafen inledas med *”Det som anges om cabotagetransporter i artikel 8 i förordning 1072/2009 ska också gälla för vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och som uteslutande utförs i Sverige”*. I övrigt bör det i den nuvarande första meningen räcka att endast skriva ut förkortningen av rättsaktens namn, i likhet med övriga bestämmelser i YTF, eftersom det fullständiga namnet framgår av 1 kap. 1 § YTF. Om det fullständiga namnet ändå skrivs ut så behöver det kompletteras: *”Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.”* I andra meningen ska hänvisningen till artikel 8 gälla förordning (EG) nr 1072/2009.

3 kap. 5 §

Sverige har inte gett järnvägs- och hamnmyndighet befogenhet att med en stämpel bestyrka att transportdokumentet uppfyller vissa krav, som anges i artikel 3 kombidirektivet, när transporten har avslutats på järnväg eller till sjöss. Enligt Transportstyrelsens uppfattning finns inte heller något uppenbart behov av att genomföra direktivet i denna del.

Kravet på stämpel i andra stycket bör därför tas bort:

Uppgifterna ska anges i transportdokumentet innan transporten genomförs. ~~och bestyrkas genom en stämpel av järnvägs- eller hamn-myndigheten när den del av trans-porten avslutas som har skett på järnväg, inre vattenväg eller till sjöss.~~

3 kap. 6 §

Oavsett om sådana transportdokument som avses i 5 § uppvisas vid kontrollen kommer transporten att bedömas enligt artikel 8 i godsförordningen av behörig kontrolltjänsteman som utför vägkontroll. Detsamma gäller då Transportstyrelsen i sin utredning bedömer transporten. Det förefaller därför sakna betydelse att föreskriva att transportdokumenten i 3 kap. 5 § YTF ska medföras i fordonet. Något sådant krav på medförande finns inte heller i kombidirektivet.

Av andra stycket framgår att artikel 8.3 och 8.4 a i 1072/2009 ska gälla om vägtransportdelen uteslutande utförs i Sverige. Detta framgår redan av 3 kap. 4 § som hänvisar till hela artikel 8.

Transportstyrelsen anser därför att 6 § bör tas bort.

1.14 Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382)

Bilaga 4. Tillsyn

Transportstyrelsen konstaterar att en av de ändringar som föreslås under ”2.4 Uppgifter om kontroller av kör- och vilotider” inte har ändringsmarkerats i den föreslagna lydelsen. Under Utfall av kontroll har en ytterligare strecksats lagts till, *beslut efter vägkontroll*, men texten har inte kursiverats.

3.3.2 Högre krav vid användning av utlandsregistrerade fordon

Även om promemorian redan är fastställd lämnar vi förslag på en smärre textjustering som kan beaktas i det kommande propositionsarbetet.

Överst på sid 79 står följande:

”Artikel 2 i direktivet om hyrda fordon innehåller regler om när en medlemsstat måste tillåta användningen av hyrda fordon vid internationella transporter för företag som är registrerade på en annan medlemsstats territorium. Villkoren som föreskrivs i artikel 2 i direktivet är att

- fordonet som används ska vara registrerat eller satt i trafik i enlighet med regelverket i det land där *uthyraren* är etablerad,”

Artikel 2 i direktiv 2006/1 hänvisar dock inte till uthyraren, utan det som regleras är att *den som hyr fordonet* ska vara etablerad i samma medlemsstat där fordonet satts i trafik.

7 Utstationering inom vägtransportsektorn

Generellt anser Transportstyrelsen att de förklaringar som utredningen lämnar är otydliga. I flertal fall blir det till och med svårare att förstå författningsförslagen.

De flesta synpunkterna har vi redan framfört i anslutning till författningsförslagen. Här lämnas övriga synpunkter. Vi ser att det är viktigt att visa var otydligheter förekommer så att en tydligare beskrivning kan lämnas framöver med sådan vägledning som behövs för att verksamheten ska kunna bedrivas.

7.4 Definitioner

Sista stycket i avsnittet behövs inte då termerna inte återfinns i förslaget.

7.6 I vissa situationer ska förare inte anses vara utstationerade

På sid. 141 ifrågasätter Transportstyrelsen om texten stämmer med förslaget till 5 d § utstationeringslagen. Otydlighet finns även på sid. 142 rörande kombinerade transporter.

7.7 När kan en förare anses vara utstationerad?

Otydlighet föreligger på sid. 146 (mitten) rörande beskrivningen under underrubriken ”Mottagaren av en tjänst ska vara verksam i Sverige”.

7.8 Utstationering ska anses föreligga när inrikestransporter utförs av utlandsetablerade transportföretag

Avsnittet är beskrivet på ett sådant sätt att det är svårläst. Många oklarheter finns, vilket leder till att vi är osäkra på vad som ska gälla.

7.11.1 Skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration

I samband med utarbetandet av IMI-systemet behöver man beakta de problem som redan finns rörande behandling av personuppgifter, såväl behandling inom EU som utanför. Nämnas kan att i expertgruppen för AETR så har frågan om informationsutbyte och behandling av personuppgifter med tredje land, i samband med frågor som rör förarkort och Tachonet, varit föremål för förhandlingar mellan EU och länder utanför unionen under flera års tid. Erfarenhet från det arbetet borde beaktas. Noteras kan att någon lösning ännu inte kommit till stånd.

7.11.2 Skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll

På sid. 161 finns felaktig information gällande den senaste generationens färdskrivare. Texten behöver anpassas till vad som framgår i artikel 8 i förordning 165/2014³.

7.11.6 Den fortsatta handläggningen av ärendet om sanktionsavgift

Det är på sid. 172 som oklarheter uppkommer i förhållande till författningstexten. Transportstyrelsen kan inte med säkerhet utläsa vad som ska prövas.

7.11.10 Beställaransvar

På sid. 178 uppkommer frågor om hur beställaren blir medveten om sin skyldighet att informera Arbetsmiljöverket men även vad verket ska göra med informationen.

7.12 Två tänkbara alternativ – ett direktivnära genomförande

Transportstyrelsen anser att det som beskrivs i avsnittet inte är tillräckligt utrett.

Vi anser inte att ett samhällsekonomiskt helhetsperspektiv finns så att det kan jämföras med huvudalternativet. Det saknas en jämförelse av nyttan mot kostnaderna för de olika alternativen. Det blir därför svårt att avgöra vad som blir samhällsekonomiskt lönsamt.

Vidare saknar vi ett helhetsperspektiv baserat på resultaten av jämförelsen av de olika alternativen. Det utvalda alternativet bör vara det som ger bäst implementering och genererar störst samhällsnytta. Vi anser inte att utredningen har visat detta.

Det finns för många osäkerheter rörande huvudalternativet som innebär att frågor uppkommer om det verkligen kommer att fungera. Alternativen är därför av större intresse och behöver utredas närmare.

Vår uppfattning är därmed att det krävs ytterligare utredning för att komma fram till hur man bäst implementerar direktivet och löser de frågeställningar som vi har tagit upp i detta remissvar.

Slutligen har Transportstyrelsen inte klart för sig varför reglerna om vägarbetsvid redovisas på sid. 182, 183 och 184 då den tillsynen inte har något att göra med tillsyn av utstationeringen.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet

7.15 Långvarig utstationering

Transportstyrelsen ser inte på vilket sätt långvarig utstationering påverkar prövningen av påförande av sanktionsavgift i de fall vi ska handlägga frågan, dvs. när vi ska påföra sanktionsavgift för att en utstationeringsdeklaration saknas.

8.1.5 Utstationering inom vägtransportsektorn

Transportstyrelsen anser att utredningen inte har förklarat tillräckligt tydligt behovet av nationella särkrav, dvs. utökningen med koncern- och uthyrningsfallen. Det framgår inte varför utländska transportföretag som ska utföra transporter i Sverige ska omfattas av fler krav bara för att det, enligt utredningens uppfattning, ska vara enkelt för kontrolltjänstemännen att tillsyna.

Det framgår inte heller något som ger belägg för att kontrollfrekvensen torde bli betydligt högre med en sammantaget betydligt lägre resursåtgång.

8.5 Konsekvenser för myndigheter

I promemorian anges att Transportstyrelsen får nya uppgifter, att förslagen kräver systemutveckling, men att kostnaderna bedöms kunna hanteras inom befintligt anslag.

De senaste åren har Transportstyrelsen tillförts ett ökat antal uppgifter utan ökade anslagsmedel. Det har gjort att den ambitionsnivå och de förväntningar som finns på Transportstyrelsen inte kan tillfredsställas i tillräckligt hög grad, något som är särskilt tydligt inom tillsynsverksamheten. Då tillsyn ofta saknar kvantitativa mål, är det av erfarenhet ofta den verksamhet som prioriteras ned då myndigheten tillförs nya uppdrag eller får ökade kostnader som ska rymmas inom givna anslagsramar.

De närmaste åren ser vi kraftigt ökade kostnader för myndigheten i form av framtidssäkring av vägtrafikregistret, nödvändiga åtgärder inom it-drift och ytterligare it-säkerhetsåtgärder. Till det kommer regelförändringar och volymökningar samtidigt som förvaltningsanslaget minskar.

Transportstyrelsen ser ett stort behov av att ytterligare anslagsmedel tillförs myndigheten för att möta dessa kostnader och göra nödvändiga förstärkningar inom befintlig verksamhet.

Transportstyrelsen delar kostnadsbedömningarna i promemorian, förutom när det gäller resursåtgången kopplat till utstationeringsärenden. Mot bakgrund av de oklarheter vi har lyft har vi svårt att bedöma den faktiska resursåtgången, men anser att i vart fall 3-4 årsarbetskrafter, motsvarande 3-4 mnkr, är en mer rimlig bedömning.

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att de initiala kostnaderna för systemutveckling uppgår till cirka 21,5 mnr. De årliga kostnaderna bedöms uppgå till cirka 9 mnr och består huvudsakligen av kostnader för personella resurser. Merparten av kostnaderna, dock inte kostnader för utstationering, belastar anslagsposten Verksamhet som finansieras med avgifter. Avgifterna tas ut av yrkestrafikföretag och intäkterna redovisas mot inkomsttitel på statens budget.

Kostnaderna kan inte tas inom befintlig anslagsram. Det är därför positivt att regeringen föreslår ökade medel för Transportstyrelsen för bland annat mobilitetspaketet i budgetpropositionen för 2022. De föreslagna anslagsökningarna motsvarar inte till fullo de kostnader Transportstyrelsen bedömer att mobilitetspaketet innebär, men ger mycket goda möjligheter för myndigheten att uppfylla regelverket utan att det medför omfattande nedprioritering av annan verksamhet.

8.5.5 Utstationering inom vägtransportsektorn

Utgångspunkter

Genom att Transportstyrelsen är osäker på vilka transporter som omfattas av utredningens förslag blir det svårt att utgå från att antal ärenden kommer att bli 300 per år. 300 bör i alla fall vara det lägsta antalet.

Arbetsmiljöverket

Utredningen tar inte sikte på att utstationeringsdeklarationen enligt förslaget även får lämnas in på annat sätt än via IMI, vilket kommer att behövas vid koncern- och uthyrningsfallen samt för företag etablerade i tredje land.

Utredningen har inte heller beaktat att det är endast när Transportstyrelsen påkallar det som Arbetsmiljöverket ska hjälpa till och därmed inte i samtliga fall.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen konstaterar att underlaget för utstationeringsärenden bygger på antalet cabotageärenden per år. Cabotageärendena är väl inarbetade och hanteras enbart av Transportstyrelsen. Vi ser att utredningens förslag leder till att de nya ärendena kommer att vara mer komplexa och medföra kontakt med annan myndighet i vissa fall. Ärendena kommer därmed att vara mer resurskrävande än cabotageärendena. Vi ser att drygt två årsarbetskrafter i förhållande till de nya arbetsuppgifterna är alldeles för lågt beräknat.

9.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1996:678) om utstationering av arbetstagare

Under detta avsnitt lämnas endast kommentarer som inte redan har framförts ovan.

5 b §

Transportstyrelsen konstaterar att även under författningskommentarer ges inte tillräcklig vägledning och exempel på transporter för att vi ska kunna tillämpa förslaget. Transportstyrelsen ser gärna att författningskommentaren till denna paragraf i sin helhet tydliggörs.

Vidare konstaterar vi att det är oklart var gränsen går för att en transport ska betraktas och hanteras som en cabotagetransport. Detta är viktigt för att kunna hantera de nya bestämmelserna om utstationering. När det inte längre är en cabotagetransport, vad är det då och hur ska den transporten hanteras utifrån utstationeringssituationen?

5 d §

Om andra typer av utstationeringen inte omfattas av undantaget så behöver det förklaras tydligare. Transportstyrelsen ser gärna att författningskommentaren till denna paragraf i sin helhet reds ut ordentligt.

44 b §

Transportstyrelsen konstaterar att det inte kommer att bli så enkelt som författningskommentaren anger. Detta då en transport kan innehålla flera olika typer av transporter som i sin tur kan innebära att föraren är utstationerad för vissa men inte för andra.

44 d §

När det gäller färdskrivardata behöver författningskommentaren förtydligas med de olika nya färdskrivarna i förhållande till vad de kommer att klara av. Osäkerhet råder när de olika uppgifterna kommer att finnas tillgängliga för kontroll.

Övrigt

Vägtrafikdataförordningen

Transportstyrelsen kan konstatera vikten av att de tidigare remitterade förslagen om ändringar i vägtrafikdataförordningen beslutas⁴. Detta då flera

⁴ Regeringskansliet. 2020-08-20. Ändringar i vägtrafikdataförordningen (2019:382) och förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. I2020/02137/TM.

av ändringarna i denna remiss förutsätter att de tidigare förslagen har genomförts.

Utstationering inom vägtransportsektorn

I och med att utredningen föreslår att Transportstyrelsen ska få nya uppgifter borde utredningen ha presenterat ett förslag om ändring av förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

Kategoriseringsförordningen

Kommissionen har i oktober 2021 offentliggjort ett förslag som rör ändringar i den så kallade kategoriseringsförordningen⁵.

Ändringarna innehåller bland annat tillägg av *lex specialis*. Det innebär enligt Transportstyrelsens uppfattning att här remitterat förslag behöver kompletteras med ansvarsbestämmelser. Utöver vad som har framförts ovan anser vi att även kommissionens förslag leder till att man bör överväga om förslaget med förskott för sanktionsavgifter är lämpligt.

Vi noterar att överträdelse nr. 5 i tabell 11 om förordning (EU) 1073/2009 saknar ansvarsbestämmelse och vi anser att en sådan bör läggas till i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschefen Annika Sjöberg, sektionschefen Anna Westerlund, juristen Caroline Goldie samt utredarna Karin Michaelsson och Maria Åkerlund som föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

⁵ Kommissionens förordning (EU) 2016/403 av den 18 mars 2016 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelse av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG