

Från: Ingrid Karlsson <ingrid.karlsson@regeringskansliet.se>
Skickat: den 29 juli 2021 14:23
Till: Ingrid Karlsson
Ämne: Remiss av Promemoria genomförandet av mobilitetspaketet - Svar senast 29/10 2021
Bifogade filer: Remissmissiv.pdf; Promemoria genomförandet av mobilitetspaketet.pdf
Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Promemoria genomförandet av mobilitetspaketet

Remissinstanser

Arbetsdomstolen
Arbetsgivarverket
Arbetsmiljöverket
Bil Sweden
Blomsterbranschens Riksorganisation
Domstolsverket
Ekobrottsmyndigheten
Företagarna
Förvaltningsrätten i Falun
Helsingborgs tingsrätt
ILO-kommittén
Integritetsskyddsmyndigheten
Kammarrätten i Sundsvall
Kommerskollegium
Konkurrensverket
Kronofogdemyndigheten
Kustbevakningen
Landsorganisationen i Sverige
Lund universitet (juridiska fakulteten)
Länsstyrelsen i Norrbottens län
Länsstyrelsen i Skåne län
Jordbruksverket
Medlingsinstitutet
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Naturskyddsföreningen
Naturvårdsverket
Näringslivets Regelnämnd
Näringslivets Transportråd

Polismyndigheten
Regelrådet
SEKO
Sjöfartsverket
Skatteverket
Skogsindustrierna
Småföretagarnas Riksförbund
Statens väg- och transportforskningsinstitut
Stockholms universitet (juridiska fakulteten)
Svea hovrätt
Svenska institutet för europapolitiska studier (Sieps)
Svensk Kollektivtrafik
Svenska Kommunalarbetareförbundet
Svenska Transportarbetareförbundet
Svenska Turistbussföretagen
Svenskt Näringsliv
Sveriges Advokatsamfund
Sveriges Akademikers Centralorganisation
Sveriges Kommuner och Regioner
Sveriges Åkeriföretag
Tillväxtverket
Västmanlands tingsrätt
Tjänstemännens centralorganisation
Trafikanalys
Trafikverket
Transportföretagen
Transportstyrelsen
Tågföretagen
Tullverket
Åklagarmyndigheten

Remissvaren ska ha kommit in till Infrastrukturdepartementet **29 oktober 2021**. Svaren bör lämnas per e-post till i.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till anneli.giorgi@regeringskansliet.se. Ange diarienummer I2021/02074 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Maria Gelin
Departementsråd

//

Vänlig hälsning

Ingrid Karlsson
Enhetsassistent
Infrastrukturdepartementet
Enheten för samhällets digitalisering
103 33 Stockholm
Tfn 08-405 56 21
Mobil 070-356 85 97
ingrid.karlsson@regeringskansliet.se
www.regeringen.se



Regeringskansliet



Infrastrukturdepartementet

Promemoria genomförandet av mobilitetspaketet

Remissinstanser

Arbetsdomstolen

Arbetsgivarverket

Arbetsmiljöverket

Bil Sweden

Blomsterbranschens Riksorganisation

Domstolsverket

Ekobrottsmyndigheten

Företagarna

Förvaltningsrätten i Falun

Helsingborgs tingsrätt

ILO-kommittén

Integritetsskyddsmyndigheten

Kammarrätten i Sundsvall

Kommerskollegium

Konkurrensverket
Kronofogdemyndigheten
Kustbevakningen
Landsorganisationen i Sverige
Lund universitet (juridiska fakulteten)
Länsstyrelsen i Norrbottens län
Länsstyrelsen i Skåne län
Jordbruksverket
Medlingsinstitutet
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Naturskyddsföreningen
Naturvårdsverket
Näringslivets Regelnämnd
Näringslivets Transportråd
Polismyndigheten
Regelrådet
SEKO
Sjöfartsverket
Skatteverket
Skogsindustrierna
Småföretagarnas Riksförbund

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Stockholms universitet (juridiska fakulteten)

Svea hovrätt

Svenska institutet för europapolitiska studier (Sieps)

Svensk Kollektivtrafik

Svenska Kommunalarbetareförbundet

Svenska Transportarbetareförbundet

Svenska Turistbussföretagen

Svenskt Näringsliv

Sveriges Advokatsamfund

Sveriges Akademikers Centralorganisation

Sveriges Kommuner och Regioner

Sveriges Åkeriföretag

Tillväxtverket

Västmanlands tingsrätt

Tjänstemännens centralorganisation

Trafikanalys

Trafikverket

Transportföretagen

Transportstyrelsen

Tågföretagen

Tullverket

Åklagarmyndigheten

Remissvaren ska ha kommit in till Infrastrukturdepartementet **29 oktober 2021**. Svaren bör lämnas per e-post till i.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till anneli.giorgi@regeringskansliet.se. Ange diarienummer I2021/02074 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Maria Gelin
Departementsråd

Promemoria

Genomförandet av mobilitetspaketet

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås hur rättsakterna i det s.k. mobilitetspaketet ska genomföras och kompletteras nationellt. Med mobilitetspaketet avses här de ändringar i EU:s trafiktillstånds- och godsförordningar och EU:s förordningar om kör- och vilotider och färdskrivare som antogs den 15 juli 2020 samt ett direktiv med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och om kontroll av vägarbetstidsdirektivet som antogs vid samma tillfälle.

Förslagen gäller förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige. Kraven på utövare av yrkesmässig trafik kompletteras och skärps, bl.a. genom nya villkor för att få använda utlandsregistrerade fordon. Vidare föreslås att fler uppgifter ska registreras i vägtrafikregistret. I fråga om godstransporter föreslås att ett utlandsetablerat transportföretag ska kunna påföras en sanktionsavgift vid överträdelser av den karenperiod på fyra dagar som efter en ändring av EU:s godsförordning gäller vid cabotagetransporter. Dessutom föreslås att cabotagereglerna ska gälla även vid en vägtransport som är en del av en kombinerad transport.

Det föreslås även bestämmelser om kontroller av kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbetstid. Bland annat ska en sanktionsavgift 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 en 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 och rapportera misstänkta överträdelser till Transportstyrelsen.

Särskilda bestämmelser om utstationering av förare inom vägtransportsektorn föreslås. Förslagen utgår från att utstationeringsdirektivet är tillämpligt på förare som utför vägtransporter och innebär bl.a. att en arbetsgivare ska lämna in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket innan en utstationering i Sverige åt ett utlandsetablerat transportföretag påbörjas. Om transportföretaget vid en vägkontroll inte kan visa upp en kopia av deklarationen ska företaget påföras en sanktionsavgift. Om det är fråga om en inrikestransport ska ett förskott för avgiften beslutas och fordonet ska hindras från fortsatt färd om förskottet inte betalas. Vidare föreslås att en beställare av en transport ska kunna hållas straff-

rättsligt ansvarig om en utstationeringsdeklaration inte har lämnats in. En undersökningsplikt införs för den som beställer en inrikestransport direkt av ett transportföretag.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 2 och 21 februari 2022.

Innehållsförteckning

1	Författningstext.....	7
1.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare	7
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	14
1.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete	15
1.4	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)	16
1.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.....	20
1.6	Förslag till lag om ändring i vägtrafikdatalagen (2019:369)	21
1.7	Förslag till förordning om utstationering av förare inom vägtransportsektorn	22
1.8	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)	26
1.9	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister	30
1.10	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.....	32
1.11	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.....	40
1.12	Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (2012:237)	43
1.13	Förordning om ändring i förordningen (2017:319) om utstationering av arbetstagare	52
1.14	Förslag till förordning om ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382).....	53
2	Bakgrund.....	68
2.1	Mobilitetspaketet	68
2.2	Pågående utredningar	69
3	Trafiktillståndsförordningen	71
3.1	Bakgrund	71
3.2	Tillämpningsområde.....	73
3.2.1	Tillståndskrav även fortsättningsvis för lätta fordon.....	73
3.2.2	Undantag för vissa transporter av sällskapsdjur	74
3.3	Etableringskravet.....	75
3.3.1	Det bör inte införas villkor om etablering som går utöver kraven i trafiktillståndsförordningen	75
3.3.2	Högre krav vid användning av utlandsregistrerade fordon	76

3.4	Kravet på gott anseende	79
3.5	Kravet på ekonomiska resurser	81
3.6	Kravet på yrkeskunnande	84
3.7	Villkor för att bedriva yrkesmässig trafik.....	85
3.8	Olämplighetstid och prov	86
3.9	Tillsyn	88
3.10	Utbyte av information	94
3.11	Hänvisningar till trafiktillståndsförordningen	101
3.12	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	101
4	Godsförordningen	102
4.1	Bakgrund	102
4.2	Kontroll av cabotagetransporter	103
4.3	Beställaransvar	106
4.4	Kombinerade transporter.....	106
4.5	Utbyte av information	109
4.6	Hänvisningar till gods- och bussförordningen.....	111
4.7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	112
5	Kör- och vilotider.....	113
5.1	Bakgrund.....	113
5.2	Ansvar och undantag	115
5.3	Väg- och företagskontroller.....	117
5.4	Utbyte av information	122
5.5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	124
6	Vägarbetstid	124
6.1	Lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete	124
6.2	Kontroll av bestämmelserna om vägarbetstid	124
6.3	Ikraftträdande	130
7	Utstationering inom vägtransportsektorn	131
7.1	Bakgrund.....	131
7.2	Marknaden för nationella och internationella transporter	133
7.3	Utstationeringslagen bör utgöra utgångspunkt	137
7.4	Definitioner	137
7.5	Arbetsmiljöverkets uppgifter vid utstationering av förare	139
7.6	I vissa situationer ska förare inte anses vara utstationerade	140
7.7	När kan en förare anses vara utstationerad?	144
7.8	Utstationering ska anses föreligga när inrikestransporter utförs av utlandsetablerade transportföretag	148
7.9	Utstationeringssituationer då särskilda bestämmelser om anmälan och kontroll ska tillämpas	151
7.9.1	Särskilda administrativa bestämmelser för utlandsetablerade transportföretag.....	151
7.9.2	De ordinarie administrativa bestämmelserna bör fortsätta att gälla vid utstationering på vägtransportområdet i övrigt	153

7.10	Administrativa bestämmelser som inte ska gälla i utlandsetablerade transportföretag	153
7.11	Administrativa bestämmelser vid utstationering av förare	156
7.11.1	Skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration.....	156
7.11.2	Skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll.....	159
7.11.3	Polismyndigheten och Tullverket ska kontrollera utstationeringsdeklarationer	162
7.11.4	Sanktionsavgift	164
7.11.5	Åtgärder i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgiften	167
7.11.6	Den fortsatta handläggningen av ärendet om sanktionsavgift.....	171
7.11.7	En tillsynsstrategi ska utarbetas.....	173
7.11.8	Om fördelning av roller och ansvar mellan arbetsmarknadens parter och svenska myndigheter	173
7.11.9	Skyldighet att ge in dokumentation efter en utstationering	174
7.11.10	Beställansvar	176
7.12	Två tänkbara alternativ – ett direktivnära genomförande.....	180
7.12.1	Ett tänkbart alternativ – utstationering ska anses föreligga enbart vid cabotagetransporter enligt tjänsteavtalsfallet	180
7.12.2	Ett tänkbart alternativ – de särskilda administrativa bestämmelserna ska enbart gälla i tjänsteavtalsfallet.	182
7.13	Ömsesidigt bistånd	185
7.14	Arbetsmarknadens parter tillgång till uppgifter	187
7.15	Långvarig utstationering.....	188
7.16	Vissa bestämmelser som genomför ändringsdirektivet.....	190
7.17	En underrättskyldighet för Polismyndigheten och Tullverket.....	191
7.18	Proportionalitetsbedömning enligt tillämpningsdirektivet.....	193
7.19	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	194
8	Konsekvenser	196
8.1	Alternativa lösningar	196
8.1.1	Trafiktillståndsförordningen	196
8.1.2	Godsförordningen	198
8.1.3	Kör- och vilotider	199
8.1.4	Vägarbetstid.....	200
8.1.5	Utstationering inom vägtransportsektorn.....	200
8.2	Vilka berörs av regleringen	202

8.2.1	Godstransporter med svenskregistrerade och utlandsregistrerade fordon till, från och inom Sverige.....	202
8.2.2	Busstransporter.....	203
8.2.3	Tillståndshavare i Sverige.....	203
8.2.4	Övriga berörda.....	204
8.2.5	Berörda myndigheter.....	204
8.3	Konsekvenser för företag.....	205
8.4	Konsekvenser för förare.....	212
8.5	Konsekvenser för myndigheter.....	213
8.5.1	Trafiktillståndsförordningen.....	213
8.5.2	Godsförordningen.....	215
8.5.3	Kör- och vilotider.....	216
8.5.4	Vägarbets tid.....	218
8.5.5	Utstationering inom vägtransportsektorn.....	219
8.6	Övriga konsekvenser för staten.....	223
8.7	Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män.....	223
8.8	Konsekvenser i övrigt.....	223
8.9	Förslagens förenlighet med EU-rätten och internationella åtaganden.....	224
9	Författningskommentar.....	225
9.1	Förslag om lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.....	225
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	238
9.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.....	239
9.4	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210).....	239
9.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd.....	243
9.6	Förslag till lag om ändring i vägtrafikdatalagen (2019:369).....	244
Bilaga	Författningstext och författningskommentar till de alternativa förslagen i avsnitt 7.12.1–2.....	245

1 Författningstext

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare

dels att punkt 6 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (2020:594) om ändring i den lagen ska upphöra att gälla,

dels att 5 och 27 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas sexton nya paragrafer, 5 a–5 e, 14 a och 44 a–44 j §§, och närmast före 44 a, 44 b, 44 c, 44 d, 44 f, 44 i och 44 j §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

Med utstationerad arbetstagare avses varje arbetstagare som vanligen arbetar i ett annat land men som under en begränsad tid utför arbete enligt 4 § i Sverige.

Med utstationerad arbetstagare avses varje arbetstagare som vanligen arbetar i ett annat land men som under en begränsad tid utför arbete enligt 4 § i Sverige, *om inte annat följer av 5 c eller 5 d §.*

Vid bedömningen av om en arbetstagare under en begränsad tid utför arbete i Sverige ska de omständigheter som kännetecknar arbetet och arbetstagarens situation beaktas.

5 a §

I denna lag avses med

1. bilateral transport:

a) en förflyttning av gods, på grundval av ett transportavtal, med en personbil eller lastbil mellan två länder, om transportföretaget är etablerat i ett av länderna, eller

b) en persontransport med buss där

i) passagerare tas upp i ett land och släpps av i ett annat land, om transportföretaget är etablerat i ett av länderna, eller

ii) passagerare tas upp och släpps av i det land där transportföretaget är etablerat, om transporten utförs i syfte att genomföra lokala utflykter i ett annat land,

¹ Senaste lydelse 2020:594.

2. förare: en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss.

5 b §

Utstationering enligt 4 § första stycket ska anses föreligga när en arbetsgivare sänder en förare till Sverige för att åta ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utföra

1. en godstransport med personbil eller lastbil eller en persontransport med buss där all lastning och lossning av gods respektive all på- och avstigning av passagerare sker inom Sveriges gränser, eller

2. en persontransport med buss där både på- och avstigning av passagerare sker inom Sveriges gränser i samband med internationell linjetrafik.

5 c §

En förare som utför en transport åta ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige ska inte anses vara utstationerad om han eller hon passerar genom Sverige utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare.

5 d §

I fall som avses i 4 § första stycket 1 ska en förare inte anses vara utstationerad om han eller hon utför en bilateral transport till eller från Sverige utan att under vistelsen i Sverige utföra en transport till eller från Sverige som inte är bilateral.

I fall som avses i 4 § första stycket 1 ska en förare inte heller anses vara utstationerad om han eller hon under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst

ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren utför en bilateral transport. Om det är fråga om en godstransport, får föraren under återresan till etableringslandet lasta gods vid högst två tillfällen och lossa gods vid högst två tillfällen utan att föraren ska anses vara utstationerad, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet.

Andra stycket gäller endast om på- och avstigningen av passagerare respektive lastningen och lossningen av gods sker i olika länder.

5 e §

Det som sägs i 5 d § andra stycket gäller endast om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

14 a §

Vid utstationering enligt 4 § första stycket 1 av förare gäller i fråga om 11–14 §§ att

– utstationeringen anses upphöra när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport, och

– utstationeringstiden inte ska slås samman med den tid under vilken föraren, eller en annan förare som han eller hon ersätter,

tidigare har varit utstationerad för utförande av sådana transporter.

27 §²

En behörig myndighet i Sverige ska på begäran av en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämna bistånd till den myndigheten.

En behörig myndighet i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd när det kan underlätta handläggningen av ett ärende.

En behörig myndighet i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd när det kan underlätta handläggningen av ett ärende *eller om det i något annat fall behövs för att kontrollera att denna lag eller villkor i kollektivavtal har följts.*

Begäran om bistånd får särskilt avse information samt utförande av kontroller, inspektioner och utredningar när det gäller utstationering av arbetstagare.

Anmälningsskyldighet och dokumentation vid vissa vägtransporter

44 a §

Vid utstationering av förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige gäller inte 22, 29–33 eller 45 §§. I stället finns i 44 b–44 i §§ bestämmelser som gäller i sådana fall.

Skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration

44 b §

En arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige ska lämna in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket senast när föraren påbörjar arbetet i Sverige.

Om förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i utstationeringsdeklarationen, ska

arbetsgivaren omgående uppdatera uppgifterna i deklARATIONEN.

Skyldighet att ge in dokumentation efter utstationeringsperioden

44 c §

En arbetsgivare som omfattas av kravet på att ge in en utstationeringsdeklaration enligt 44 b § ska efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidsrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt bevis om utförda transporter och färdskrivardata.

Skyldigheten enligt första stycket ska fullgöras inom åtta veckor från det att begäran framställdes.

Skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll

44 d §

Ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige och som utför en transport med en utstationerad förare ska säkerställa att en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll får ta del av

1. en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklARATIONEN,
2. bevis om transporterna, och
3. färdskrivardata.

44 e §

En förare som utför en transport som avses i 5 c § eller 5 d § ska för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll visa upp färdskrivardata och bevis om transporterna.

Sanktionsavgift

44 f §

En sanktionsavgift ska tas ut om ett transportföretag har överträtt bestämmelsen i 44 d § 1 om

skyldighet att ta del av en kopia av utstationeringsdeklarationen.

44 g §

En sanktionsavgift enligt 44 f § ska tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet.

Avgiften får sättas ned helt eller delvis om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgiften.

En sanktionsavgift tillfaller staten.

44 h §

När ett beslut om sanktionsavgift enligt 44 f § har fått laga kraft får det verkställas enligt utsokningsbalken.

Beställaransvar

44 i §

Utför ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige en transport med en utstationerad förare utan att en utstationeringsdeklaration lämnats in enligt 44 b §, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon

1. 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

2. beställt en transport som avses i 5 b § av transportföretaget och inte senast en dag efter det att transporten har utförts underrättat Arbetsmiljöverket om utstationeringen.

Det ska inte dömas till ansvar enligt första stycket 2 om 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 enligt 44 b §.

Bemyndigande

44 j §

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration enligt 44 b § ska innehålla.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om

1. inlämning och uppdatering av dokumentation enligt 44 b och 44 c §§,

2. tillhandahållande av dokumentation vid vägkontroller enligt 44 d och 44 e §§, och

3. sanktionsavgifter enligt 44 f §.

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer i fråga om 5 e § och i övrigt den 2 februari 2022.

2. Bestämmelserna i 5 c, 5 d och 44 a–44 i §§ ska inte tillämpas när det gäller arbete som en utstationerad arbetstagare har påbörjat före ikraftträdandet.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

Skatteverket ska besluta om att undanta en viss bil från skatteplikt efter ansökan från

1. den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, eller

2. den som beviljats motsvarande tillstånd i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Om det finns synnerliga skäl, ska ett undantag enligt första stycket gälla två bilar.

Befrielse från skatteplikt enligt första eller andra stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register används i yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, *i den ursprungliga lydelsen* eller yrkestrafiklagen (2012:210) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

Befrielse från skatteplikt enligt första eller andra stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register används i yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1055* eller yrkestrafiklagen (2012:210) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

Denna lag träder i kraft den 21 februari 2022.

1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Härigenom föreskrivs att 20 § lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 §¹

Arbetsgivare och egenföretagare ska registrera all arbetstid som omfattas av denna lag. Registren ska bevaras hos arbetsgivaren eller egenföretagaren i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar.

Arbetsgivaren ska på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den registrerade arbetstiden. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia

*Regeringen eller den myndighet
som regeringen bestämmer får
meddela föreskrifter om register
över arbetstid.*

Denna lag träder i kraft den 2 februari 2022.

¹ Senaste lydelse 2012:229.

1.4 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (2012:210)

dels att 2 kap. 7 § och 4 kap. 3 § ska upphöra att gälla,

dels att 2 kap. 2, 4 och 5 §§, 4 kap. 1, 2 och 4 §§ och 5 kap. 1 och 5 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 2 kap. 5 a och 5 b §§, och närmast före 2 kap. 5 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

2 §

Vilka som omfattas av prövningen i fråga om kravet på gott anseende framgår av artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Därutöver ska prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person eller en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) avse följande personer:

1. den *verkställande direktören* och *annan* som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

4 §

Vid prövning av om ett företag, en trafikansvarig eller någon som anges i 2 § andra stycket eller 3 § uppfyller kravet på gott anseende ska *viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna*, laglydnad *i övrigt* och andra omständigheter av betydelse beaktas.

Vid prövning av om ett företag, en trafikansvarig, *en verkställande direktör* eller någon som anges i 2 § andra stycket eller 3 § uppfyller kravet på gott anseende ska laglydnad och andra omständigheter av betydelse beaktas.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har

1. dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelse av bestämmelser inom de områden som anges i artikel 6.1 tredje stycket i förordning (EG) nr 1071/2009, eller

2. i annat fall dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott.

5 §

Om ansökan om tillstånd avslås på grund av omständigheter som avses i 4 § ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

Om ansökan om tillstånd avslås på grund av omständigheter som avses i 4 § ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik (*olämplighetstid*). *Om det finns särskilda skäl, får den behöriga myndigheten avslå en ansökan utan att en olämplighetstid bestäms.*

Krav på ekonomiska resurser

5 a §

Ett företag ska förfoga över kapital och reserver enligt artikel 7.1 första stycket a och b i förordning (EG) nr 1071/2009, oaktat totalvikten hos de fordon eller fordonskombinationer som används.

5 b §

Vid prövningen av om ett företag uppfyller kravet på ekonomiska resurser, ska viljan och förmågan hos företaget, den trafikansvarige, den verkställande direktören och de som anges i 2 § andra stycket att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna beaktas.

Om den trafikansvarige, den verkställande direktören eller någon som anges i 2 § andra stycket byts ut eller om någon sådan tillkommer, ska viljan och förmågan hos den nya personen att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna prövas.

4 kap.

1 §

Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende

Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att *en verkställande direktör eller* någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre

enligt 2 kap. 4 §, ska den behöriga myndigheten förklara den prövade olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 §, ska den behöriga myndigheten förklara den prövade olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

2 §

En tid på lägst tre och högst fem år, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik, ska bestämmas

1. vid en olämplighetsförklaring av en trafikansvarig enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009, om inte den trafikansvarige har ålagts att avlägga ett skriftligt examensprov enligt 3 §, eller

2. vid en olämplighetsförklaring enligt 1 §.

En tid på lägst tre och högst fem år, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik, ska bestämmas

1. vid en olämplighetsförklaring av en trafikansvarig enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009, eller

En trafikansvarig ska inte längre anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik när olämplighetstiden enligt första stycket förflutit och han eller hon avlagt ett sådant skriftligt examensprov som avses i artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

4 §

Tidsfristerna vid tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i artikel 13.1 a i förordning (EG) nr 1071/2009 ska tillämpas på motsvarande sätt när någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket inte längre uppfyller kravet på gott anseende.

Tidsfristerna vid tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i artikel 13.1 a i förordning (EG) nr 1071/2009 ska också tillämpas när en verkställande direktör eller någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket inte längre uppfyller kravet på gott anseende.

5 kap.

1 §¹

Den som uppsåtligen bedriver yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet

¹ Ändringen innebär att andra stycket tas bort.

bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

5 §

Om ett fordon framförs i strid mot förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller en föreskrift *eller ett villkor* som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att fordon med vilket transporten sker förs till närmast lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

Om ett fordon framförs i strid mot förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att fordon med vilket transporten sker förs till närmast lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

-
1. Denna lag träder i kraft den 21 februari 2022.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överklagande av beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

1.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett beslut att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden har meddelats enligt

1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,

2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,

3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., *eller*

4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), *eller*

5. 12 § förordningen (2022:0000) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn.

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 36 timmar.

Denna lag träder i kraft den 2 februari 2022.

1.6 Förslag till lag om ändring i vägtrafikdatalagen (2019:369)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 6 § vägtrafikdatalagen (2019:369) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

6 §

Vid sökning genom direkt-åtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, i lydelsen enligt *rådets förordning (EU) nr 517/2013*, får den svenska kontaktpunkten behandla uppgifter endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten enligt dataskyddsförordningen, lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, denna lag och föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa lagar.

Vid sökning genom direkt-åtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, i lydelsen enligt *förordning (EU) 2020/1055*, får den svenska kontaktpunkten behandla uppgifter endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten enligt dataskyddsförordningen, lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, denna lag och föreskrifter som meddelats i anslutning till dessa lagar.

Denna lag träder i kraft den 21 februari 2022.

1.7 Förslag till förordning om utstationering av förare inom vägtransportsektorn

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning innehåller kompletterande bestämmelser till lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare. Bestämmelserna gäller vid utstationering av förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag etablerat i ett annat land.

Underrättelseskylldigheten i 8 § gäller vid utstationering av förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag etablerat i Sverige eller vid utstationering av arbetstagare som utför transporter som inte är yrkesmässiga.

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av

- 44 j § första stycket lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare i fråga om 4 §,
- 44 j § andra stycket lagen om utstationering av arbetstagare i fråga om 5 § och 7–17 §§,
- 8 kap. 7 § regeringsformen i fråga om övriga bestämmelser.

3 § Med utstationering och förare avses i denna förordning detsamma som i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

Utstationeringsdeklaration och annan dokumentation

4 § En utstationeringsdeklaration enligt 44 b § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare ska innehålla uppgifter om

1. transportföretagets identitet, i form av gemenskapstillståndets nummer, om detta nummer är tillgängligt,
2. arbetsgivarens namn, organisationsnummer eller motsvarande, postadress och hemvist, om transportföretaget inte är förarens arbetsgivare,
3. namn, telefonnummer och e-postadress till den trafikansvarige eller annan kontaktperson i etableringsmedlemsstaten,
4. förarens identitet, bostadsadress och körkortnummer,
5. startdatum för förarens anställningsavtal, och om vilken lag som är tillämplig på detta,
6. utstationeringens planerade startdatum och slutdatum,
7. motorfordonens registreringsnummer, och
8. huruvida de utförda transporttjänsterna utgör godstransporter, persontransporter, internationella transporter eller cabotagetransporter.

5 § Inlämning och uppdatering av en utstationeringsdeklaration enligt 44 b § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare samt inlämning av sådan dokumentation som avses i 44 c § samma lag ska ske genom det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI).

Arbetsmiljöverket får meddela föreskrifter om att inlämning och uppdatering får ske på annat sätt.

Vätkontroller

6 § Polismyndigheten och Tullverket ska utföra kontroller på väg av att skyldigheten i 44 d och 44 e §§ lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare att visa upp dokumentation följs.

7 § Kontrolltjänsteman enligt 44 d och 44 e §§ lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare är en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman. De bevis som avses där ska gälla alla transporter som har betydelse för bedömningen av om en förare ska anses vara utstationerad eller inte.

Underrättelseskyldighet

8 § En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman ska vid en vätkontroll göra en bedömning av om en utstationeringssituation föreligger. Om det vid kontrollen framkommer omständigheter som ger skäl att anta att en förare som utför en transport åt ett svenskt transportföretag eller en arbetstagare som utför en transport som inte är yrkesmässig är utstationerad här i landet, ska Polismyndigheten anmäla det till Arbetsmiljöverket, om det inte är uppenbart att utstationeringen har anmälts enligt 29 § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

Sanktionsavgift och förskott

Prövningsmyndighet och avgiftens storlek

9 § En sanktionsavgift enligt 44 f § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare ska påföras med ett belopp om 60 000 kr.

10 § Frågor om påförande av en sanktionsavgift enligt 44 f § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare prövas av Transportstyrelsen. Arbetsmiljöverket ska bistå Transportstyrelsen vid prövningen.

Innan en sanktionsavgift påförs ska transportföretaget ges tillfälle att yttra sig.

Förskott för sanktionsavgift och hindrande av fortsatt färd

11 § Om en sanktionsavgift enligt 44 f § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare ska påföras och det är fråga om en situation som avses i 5 b § i samma lag, ska en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman besluta om förskott för sanktionsavgiften. En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns särskilda skäl.

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.

12 § Om det förskott som anges i 11 § 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.

13 § 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 12 §, ska ärendet om sanktionsavgift handläggas utan dröjsmål. Transportstyrelsen får i avvaktan på den slutliga prövningen av ärendet om sanktionsavgift

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften, och
2. upphäva det beslut som gäller enligt 12 §, om det finns synnerliga skäl.

Andra stycket 1 och 2 gäller även när Transportstyrelsen slutligt prövar påförandet av sanktionsavgift.

14 § Om en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman enligt 11 § första stycket avstår från att fatta beslut om förskott, ska Polismyndigheten eller Tullverket underrätta Transportstyrelsen om det och samtidigt lämna sådan information om överträdelsen som inhämtats vid vägkontrollen som är av betydelse för frågan om huruvida en sanktionsavgift ska påföras. Detsamma gäller om en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman bedömer att en sanktionsavgift enligt 44 f § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare bör påföras utan att förskott enligt 11 § ska beslutas.

15 § Om det inte påförs någon sanktionsavgift, eller om avgiften sätts ned helt eller delvis, ska det överskjutande beloppet av betalat förskott enligt 11 § återbetalas.

Betalning av sanktionsavgifter

16 § En sanktionsavgift ska betalas inom trettio dagar efter det att beslutet har fått laga kraft eller den längre tid som anges i beslutet.

Sanktionsavgiften ska betalas till Transportstyrelsen.

Verkställighet

17 § En sanktionsavgift får påföras bara om den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift har uppfyllts.

18 § En sanktionsavgift faller bort, om beslutet om avgiften inte har verkställts inom fem år från det att beslutet har fått laga kraft.

Information och samarbete

19 § I 3–6 §§ förordningen (2017:319) om utstationering av arbetstagare finns bestämmelser om information och samarbete mellan myndigheter.

20 § Om Arbetsmiljöverket begär eller lämnar bistånd enligt 27 § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare i fråga om sådan dokumentation som avses i 44 c § samma lag ska det göras via informationssystemet för den inre marknaden (IMI).

21 § Arbetsmiljöverket ska skicka en sådan begäran som avses i 44 c § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare om Transportstyrelsen eller en svensk arbetstagarorganisation begär att få ta del av sådan dokumentation som avses i den bestämmelsen.

22 § Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Tullverket är behöriga myndigheter i fråga om informationssystemet för den inre marknaden (IMI) vid tillämpningen av denna förordning.

Tillsyn

23 § Transportstyrelsen ska utarbeta en tillsynsstrategi i fråga om kontroller av utstationering av förare som utför transporter åt ett transportföretag etablerat i ett annat land. Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten och Tullverket ska beredas tillfälle att yttra sig när strategin utarbetas.

Överklagande

24 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol.

Följande beslut får inte överklagas:

1. en polismans, bilinspektörs eller tulltjänstemans beslut enligt 11 och 12 §§, och
2. Transportstyrelsens beslut enligt 13 §.

Bemyndiganden

25 § Polismyndigheten och Tullverket får, efter att ha gett Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen tillfälle att yttra sig, meddela föreskrifter om verkställigheten av bestämmelser i denna förordning om förskott för sanktionsavgifter som beslutas av en polisman eller en bilinspektör respektive en tulltjänsteman.

Polismyndigheten och Tullverket får, efter att ha gett den andra myndigheten tillfälle att yttra sig, meddela föreskrifter om verkställigheten av bestämmelser i denna förordning om hindrande av fortsatt färd som beslutas av en polisman respektive en tulltjänsteman.

Denna förordning träder i kraft den 2 februari 2022.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)¹

*dels att 2, 2 a, 3, 3 a, 4, 5 a och 6 a §§ ska ha följande lydelse,
dels att rubriken närmast före 2 a § ska sättas närmast före 2 d §,
dels att det ska införas tre nya paragrafer, 2 b–2 d §§, av följande lydelse.*

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt de rättsakter som anges i 1 §.

Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter om rapportering som Sverige har enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 1072/2009 och artikel 28 i förordning (EG) nr 1073/2009.

2 a §³

Den som har hemvist i Sverige, Danmark, Finland eller Norge får utföra sådan tillfällig persontrafik som avses i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1073/2009 mellan dessa länder utan sådant kontroll-dokument som avses i artikel 12 i samma förordning.

Polismyndigheten och Tullverket ska senast den 15 februari varje år förse Transportstyrelsen med de uppgifter om vägkontroller som myndigheterna har utfört och som Transportstyrelsen behöver för att fullgöra sina skyldigheter enligt 2 §.

2 b §

Transportstyrelsen ska utarbeta en sådan nationell tillsynsstrategi som avses i artikel 10a.1 i förordning (EG) nr 1072/2009. Polismyndigheten och Tullverket ska beredas tillfälle att yttra sig när strategin utarbetas.

¹ Senaste lydelse av förordningens rubrik 2009:1365.

² Senaste lydelse 2009:1365.

³ Senaste lydelse 2011:1093.

2 c §

Transportstyrelsen ska ansvara för samordningen med myndigheter i andra stater inom EES och med Polismyndigheten och Tullverket i fråga om genomförandet av samordnade åtgärder enligt artikel 10a.3 i förordning (EG) nr 1072/2009.

2 d §

Den som har hemvist i Sverige, Danmark, Finland eller Norge får utföra sådan tillfällig persontrafik som avses i artikel 2.4 i förordning (EG) nr 1073/2009 mellan dessa länder utan sådant kontroll-dokument som avses i artikel 12 i samma förordning.

3 §⁴

Med behörig kontrollant enligt artiklarna 4.3 andra meningen, 17 och 19 i förordning (EG) nr 1073/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 och enligt artiklarna 4.6 och 5.6 i förordning (EG) nr 1072/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 avses polisman och bilinspektör. I fråga om inhämtande av uppgift i gemenskapstillstånd eller förartillstånd vid Kustbevakningens tillsyn över att lagen (2006:263) om transport av farligt gods och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen följs beträffande gods i hamnars landområden som är avsett för vidare transport, avses med behörig kontrollant enligt artiklarna 4.6 och 5.6 i förordning (EG) nr 1072/2009 kustbevakningstjänsteman. Med behörig kontrolltjänsteman enligt den överenskommelse som bifogats rådets beslut nr 917/2002/EG avses polisman och bilinspektör.

Med behörig kontrollant enligt artiklarna 4.3 andra meningen, 17 och 19 i förordning (EG) nr 1073/2009 och enligt artiklarna 4.6 och 5.6 i förordning (EG) nr 1072/2009 avses polisman och bilinspektör. I fråga om inhämtande av uppgift i gemenskapstillstånd eller förartillstånd vid Kustbevakningens tillsyn över att lagen (2006:263) om transport av farligt gods och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen följs beträffande gods i hamnars landområden som är avsett för vidare transport, avses med behörig kontrollant enligt artiklarna 4.6 och 5.6 i förordning (EG) nr 1072/2009 kustbevakningstjänsteman. Med behörig kontrolltjänsteman enligt den överenskommelse som bifogats rådets beslut nr 2002/917/EG avses polisman och bilinspektör.

⁴ Senaste lydelse 2015:75.

3 a §⁵

Det bevismaterial som avses i artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 av den 13 maj 2013, ska vid kontrolltillfället kunna visas upp på begäran av en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman tillsammans med en bestyrkt kopia av ett sådant gemenskapstillstånd och, om det är tillämpligt ett sådant förartillstånd som avses i nämnda EU-förordning.

Med behörig kontrollant enligt artikel 8.4a i förordning (EG) nr 1072/2009 avses polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman.

Vid kontrolltillfället ska en bestyrkt kopia av ett sådant gemenskapstillstånd och, om det är tillämpligt, ett sådant förartillstånd som avses i nämnda EU-förordning kunna visas upp. Detta gäller inte för de transporter som är undantagna från krav på gemenskapstillstånd enligt artikel 1.5 i samma förordning.

4 §⁶

Till böter döms den som uppsåtligen

1. driver trafik utan sådant

a) tillstånd som avses i artikel 4 eller 6 § i förordning (EG) nr 1073/2009, i lydelse enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013.

b) kontrolldokument som avses i artikel 12 i samma förordning, om han eller hon inte är undantagna från kravet på kontrolldokument enligt 2 a §,

b) kontrolldokument som avses i artikel 12 i samma förordning, om han eller hon inte är undantagna från kravet på kontrolldokument enligt 2 d §,

c) certifikat som avses i artikel 5.5 i samma förordning,

2. driver trafik utan något av de tillstånd som avses i artikel 3 i förordning (EG) nr 1072/2009, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013,

2. driver trafik utan något av de tillstånd som avses i artikel 3 i förordning (EG) nr 1072/2009, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1055,

3. utför cabotagetrafik i strid med förordning (EG) nr 1073/2009, i lydelse enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013, eller

4. utför transporter utan sådant tillstånd som avses i artikel 15 i den överenskommelse som bifogas rådets beslut nr 917/2002/EG eller sådant kontrolldokument som avses i artikel 10 i samma överenskommelse.

4. utför transporter utan sådant tillstånd som avses i artikel 15 i den överenskommelse som bifogas rådets beslut nr 2002/917/EG eller sådant kontrolldokument som avses i artikel 10 i samma överenskommelse.

⁵ Senaste lydelse 2018:622.

⁶ Senaste lydelse 2014:439.

5 a §⁷

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 rådets förordning (EU) nr 517/2013.

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 förordning (EU) 2020/1055.

Lydelse enligt promemorian Otillåten cabotagettransport och beställansvar

Föreslagen lydelse

6 a §⁸

Om internationell godstrafik som avses i denna förordning bedrivs utan tillstånd eller om en transport utförs i strid med artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter, om han eller hon

Om internationell godstrafik som avses i denna förordning bedrivs utan tillstånd eller om en transport utförs i strid med artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1055, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter, om han eller hon

1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller att villkoren i artikel 8 i nämnda EU-förordning inte var uppfyllda, eller

2. beställt transporten av trafikutövaren och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras.

1. Denna förordning träder i kraft den 21 februari 2022.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelser som ägt rum före ikraftträdandet.

⁷ Senaste lydelse 2015:517.

⁸ Senaste lydelse 2018:622.

1.9 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister

Härigenom föreskrivs att 16 d § i förordningen (1999:1134) om belastningsregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

16 d §¹

Uppgifter ur belastningsregistret ska, i den utsträckning som anges i andra stycket, lämnas ut om det begärs av Transportstyrelsen för förmedling till en utländsk myndighet i enlighet med artikel 16.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

De uppgifter som ska lämnas ut till Transportstyrelsen efter en begäran enligt första stycket är uppgifter i fråga om den som begäran gäller om brott mot

- | | |
|--|--|
| 1. 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, | |
| 2. 9 kap. 2 och 3 §§ | 2. 9 kap. 2 eller 3 § |
| körkortslagen (1998:488), | körkortslagen (1998:488), |
| 3. 4–6 §§ förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), | 3. 4–6 a §§ förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), |
| 4. 14 kap. 4 och 11 §§ trafikförordningen (1998:1276), | 4. 14 kap. 3, 4 eller 11 § trafikförordningen (1998:1276), |
| | 5. 44 i § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare, |
| 5. 9 kap. 1–5 §§ förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., | 6. 9 kap. 1–5 §§ förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., |
| 6. 25 och 26 §§ lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbetet, | 7. 25–26 a §§ lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, |
| 7. 16 § lagen (2006:263) om transport av farligt gods, | 8. 16 § lagen (2006:263) om transport av farligt gods, |
| 8. 11 kap. 1 och 2 §§ lagen (2007:1157) om yrkesförfärdskompetens, | 9. 11 kap. 1 eller 2 § lagen (2007:1157) om yrkesförfärdskompetens, |
| 9. 8 kap. 8, 9 och 11 §§ fordonsförordningen (2009:211), | 10. 8 kap. 8 eller 9 § fordonsförordningen (2009:211), |
| 10. 5 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210), eller | 11. 5 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210), eller |

11. 10 kap. 1 *och* 3–5 §§
djurskyddslagen (2018:1192).

12. 10 kap. 1 *eller* 3–5 §§
djurskyddslagen (2018:1192).

Denna förordning träder i kraft den 21 februari 2022.

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

dels att 7 kap. 8 och 11–13 §§, 8 kap. 2 och 3 §§ och bilagan ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 7 kap. 9 a och 14 §§ och 8 kap. 4 och 5 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

8 §²

Vid vägkontroller ska följande kontrolleras:

1. Daglig körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila samt diagrambladen *för innevarande dag och de diagramblad som föraren använt under de föregående 28 dagarna* eller de uppgifter för minst samma period som finns lagrade på förarkorten eller i färdskrivarens minne eller utskriften.

1. Daglig körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila samt diagrambladen *som föraren använt under den period som avses i artikel 36.1 och 36.2 i förordning (EU) nr 165/2014* eller de uppgifter för minst samma period som finns lagrade på förarkorten eller i färdskrivarens minne eller utskriften.

2. Färdskrivarens funktion, att periodisk besiktning skett inom föreskriven tid enligt 4 kap. 5 § samt eventuellt missbruk av utrustningen, diagramblad eller förarkort.

3. Sådan blankett som ska användas när en förare varit sjukskriven eller haft semester, eller när föraren under innevarande vecka eller under den sista dag som föraren kört under föregående vecka, har kört ett annat fordon som inte omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

Om situationen kräver det får kontrollerna koncentreras till ett specifikt kontrollmoment.

9 a §

Vid vägkontroller ska en förare ges möjlighet att kontakta transportföretaget eller någon annan som kan tillhandahålla uppgifter som ska kontrolleras enligt 8 och 9 §§. Detta påverkar inte förarens skyldighet att säkerställa att färd-

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2020/1057.

² Senaste lydelse 2016:1106.

skrivarutrustningen används på rätt sätt.

11 §

Kontroller i företagslokaler ska organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Sådana kontroller ska även utföras när allvarliga överträdelser av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) 165/2014 har upptäckts vid vägkontroller.

Kontroller i företagslokaler ska organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Sådana kontroller ska även utföras när allvarliga överträdelser av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) 165/2014 *samt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete* har upptäckts vid vägkontroller.

12 §³

Vid kontroller i företagslokaler ska, förutom det som framgår av 8 och 9 §§, följande kontrolleras

1. veckovila och körtid mellan dessa viloperioder,
2. tvåveckorsgränsen för körtid,
3. diagramblad, uppgifter och utskriften från fordonsenheter och förarkort.

2. tvåveckorsgränsen för körtid,
3. diagramblad, uppgifter och utskriften från fordonsenheter och förarkort, *och*

4. företagens skyldigheter i fråga om betalning för förarnas logi och förläggning av förarnas arbete i enlighet med artikel 8.8 och 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006.

Om en överträdelse upptäcks vid kontrollen får företagets medansvar för andra aktörer i transportkedjan kontrolleras. Detta innefattar även kontroll av att transportavtalen är utformade på ett sådant sätt att reglerna i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) 165/2014 kan följas.

En kontroll i företagets lokaler kan ersättas med en kontroll hos myndigheten av dokument eller uppgifter som begärts in från företaget.

13 §⁴

Vissa företag ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Dessa kontroller ska baseras på det relativt stora antal överträdelser eller allvarliga överträdelser av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 som har begåtts inom företagets verksamhet (riskvärdering).

Vissa företag ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Dessa kontroller ska baseras på det relativt stora antal överträdelser eller allvarliga överträdelser av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 *samt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete*

³ Senaste lydelse 2016:1106.

⁴ Senaste lydelse 2016:1106.

som har begåtts inom företagets verksamhet (riskvärdering).

14 §

Om det är möjligt ska kontroller i företagslokaler genomföras samtidigt i Sverige och minst en annan stat inom EES, varvid respektive kontrollmyndighet arbetar på sitt eget territorium.

Transportstyrelsen ska ansvara för samordning med behöriga myndigheter i andra stater inom EES i fråga om genomförandet av sådana kontroller.

8 kap.

2 §⁵

Polismyndigheten ska senast den 15 februari varje år förse Transportstyrelsen med de uppgifter om kontroller på väg som styrelsen behöver för att kunna uppfylla sina skyldigheter enligt 1 § i fråga om artikel 17.2 i förordning (EG) nr 561/2006. Uppgifterna ska vara indelade i följande kategorier:

1 Typ av väg, som kan vara motorväg, riksväg eller annan väg, samt vilket land det kontrollerade fordonet är registrerat i.

2. Typ av färdskrivare, analog eller digital.

Polismyndigheten ska samtidigt upplysa om hur många färdskrivare som har kontrollerats vid vägkontroller under det föregående året och antalet konstaterade överträdelser mot bestämmelserna i 9 kap. 1–5 §§ i denna förordning och vad överträdelserna består i.

Polismyndigheten ska efter varje genomförd kontroll på väg förse Transportstyrelsen med uppgifter om kontrollen, oavsett om några överträdelser har konstaterats eller inte.

3 §

Uppgifter enligt artikel 22.2 i förordning (EG) nr 561/2006 ska utbytas den 1 maj och den 1 november varje år och även på särskild begäran av en stat inom EES. För detta ändamål ska Transportstyrelsen använda en enhetlig rapporteringsblankett som utarbetats av kommissionen.

Uppgifter enligt artikel 22.3 i förordning (EG) nr 561/2006 ska utbytas *minst en gång i halvåret* och även på särskild begäran av en stat inom EES.

4 §

Transportstyrelsen ska, vid kontroll av bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006 och (EU) 165/2014, på begäran av en myndighet i en annan stat inom EES lämna bistånd och information till den myndigheten inom följande tidsfrister.

– I brådskande fall eller i fall som endast kräver en enkel registerkontroll: senast tre arbetsdagar efter det att begäran kom in till Transportstyrelsen.

– I andra fall: senast 25 arbetsdagar efter det att begäran kom in till Transportstyrelsen, om inte Transportstyrelsen och myndigheten kommer överens om en kortare tidsfrist.

Om Transportstyrelsen anser att begäran inte är tillräckligt motiverad ska myndigheten, senast tio arbetsdagar efter det att begäran kom in, be den myndighet som begärt informationen att komplettera sin begäran. Om en komplettering inte lämnas in får Transportstyrelsen avvisa begäran.

Om det är svårt eller omöjligt för Transportstyrelsen att besvara en begäran om information eller att genomföra kontroller, inspektioner eller utredningar, ska Transportstyrelsen senast tio arbetsdagar efter det att begäran kom in meddela den myndighet som begärt informationen om det i syfte att finna en lösning.

5 §

Om en myndighet i en annan stat inom EES återkommande dröjer med att tillhandahålla sådan information som Transportstyrelsen har begärt, ska Transportstyrelsen underrätta Europeiska kommissionen om detta.

1. Denna förordning träder i kraft den 2 februari 2022.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelser som ägt rum före ikraftträdandet.

Bilaga⁶

Nuvarande lydelse

1. Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 7–9 §§

Överträdelser av förordning (EU) nr 165/2014

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse	Avgift i kronor per allvarlighetsgrad (*)			
			SAÖ	MAÖ	AÖ	MÖ

K	Ifylld information					
K1	Artikel 34.6	Efternamn saknas på diagrambladet		2 000		
K2		Förnamn saknas på diagrambladet		2 000		
K3		Datum då användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas			1 000	
K4		Orten där användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas				500
K5		Registreringsnummer saknas på diagrambladet				500
K6		Vägmätarställning (start) saknas på diagrambladet			1 000	
K7		Vägmätarställning (slut) saknas på diagrambladet				500
K8		Tid för fordonsbyte saknas på diagrambladet				500

⁶ Senaste lydelse 2021:310.

K9	Artikel 34.7	Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren				500
(*) SAÖ = Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse						

Föreslagen lydelse

1. Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 7–9 §§

Överträdelser av förordning (EU) nr 165/2014

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse	Avgift i kronor per allvarlighetsgrad (*)			
			SAÖ	MAÖ	AÖ	MÖ

K	Ifylld information					
K1	Artikel 34.6	Efternamn saknas på diagrambladet		2 000		
K2		Förnamn saknas på diagrambladet		2 000		
K3		Datum då användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas			1 000	
K4		Orten där användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas				500
K5		Registreringsnummer saknas på diagrambladet				500
K6		Vägmätarställning (start) saknas på diagrambladet			1 000	
K7		Vägmätarställning (slut) saknas på diagrambladet				500

K8		Tid för fordonsbyte saknas på diagrambladet				500
K9	Artikel 34.6 och 34.7	Symbolen för landet ej angiven i färdskrivare eller på diagrambladet				500
K10	Artikel 34.6 och 34.7	I färdskrivaren eller på diagrambladet saknas symbolen för länderna - vars gränser som korsades av föraren under den dagliga arbetsperioden		4 000		
(*) SAÖ = Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse						

1.11 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

dels att 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas åtta nya paragrafer, 4–11 §§, och närmast före 4 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter

1. om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

2. om sådana undantag som avses i 21 § andra stycket lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete, *och*

3. för verkställighet av lagen

2. om sådana undantag som avses i 21 § andra stycket lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete,

3. *om register över arbetstid, och*

4. för verkställighet av lagen.

Tillsyn

4 §

En polisman eller en bilinspektör ska regelbundet i samband med vägkontroller enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. kontrollera att föraren följer 12 § andra stycket lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Om en polisman eller bilinspektör vid en kontroll miss-tänker att lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete inte följts, ska Polismyndigheten anmäla det till Transportstyrelsen.

5 §

Transportstyrelsen ska vid sin tillsyn minst kontrollera att 12, 15

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2020/1057.

² Senaste lydelse 2012:230.

och 18 §§ lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete följs. Om giltigt kollektivavtal slutits eller godkänts enligt 2 § i den lagen ska Transportstyrelsen enbart kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna i den utsträckning avvikelser från dessa inte gjorts i kollektivavtalet.

6 §

Vid ett urval av vilken arbetsgivare eller egenföretagare som ska kontrolleras ska Transportstyrelsen beakta ett företags riskvärde enligt 7 kap. 13 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

7 §

Transportstyrelsen ska utarbeta en tillsynsstrategi i fråga om kontroller av arbetstid vid visst vägtransportarbete. Polismyndigheten ska beredas tillfälle att yttra sig när strategin utarbetas.

8 §

Transportstyrelsen ska fullgöra de uppgifter som Sverige har enligt artikel 13 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter.

9 §

Polismyndigheten ska senast den 15 februari varje år förse Transportstyrelsen med de uppgifter som styrelsen behöver för att fullgöra sin skyldighet enligt 8 §.

10 §

Transportstyrelsen ska på begäran av en myndighet i en annan stat inom EES lämna bistånd och information till den myndigheten om tillämpningen av lagen (2005:395) om arbetstid vid visst

vägtransportarbete inom följande tidsfrister.

– I brådskande fall eller i fall som endast kräver en enkel registerkontroll: senast tre arbetsdagar efter det att begäran kom in till Transportstyrelsen.

– I andra fall: senast 25 arbetsdagar efter det att begäran kom in till Transportstyrelsen, om inte Transportstyrelsen och den behöriga myndigheten kommer överens om en kortare tidsfrist.

Om Transportstyrelsen anser att begäran inte är tillräckligt motiverad ska myndigheten, senast tio arbetsdagar efter det att begäran kom in, be den myndighet som begärt informationen att komplettera sin begäran. Om en komplettering inte lämnas in får Transportstyrelsen avvisa begäran.

Om det är svårt eller omöjligt för Transportstyrelsen att besvara en begäran om information eller att genomföra kontroller, inspektioner eller utredningar, ska Transportstyrelsen senast tio arbetsdagar efter det att begäran kom in meddela den myndighet som begärt informationen om det i syfte att finna en lösning.

11 §

Om en myndighet i en annan stat inom EES återkommande dröjer med att tillhandahålla sådan information som Transportstyrelsen har begärt, ska Transportstyrelsen underrätta Europeiska kommissionen om detta.

Denna förordning träder i kraft den 2 februari 2022.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafikförordningen (2012:237)

dels att 1 kap. 3 § ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 2 §, 2 kap. 3–5 §§, 3 kap. 3 och 4 §§, 4 kap. 2–5 §§, 5 kap. 3 § och 6 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas sex nya paragrafer, 3 kap. 5 och 6 §§, 4 kap. 7–9 §§ och 5 kap. 4 §, och närmast före 3 kap. 3 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210) och denna förordning ska inte tillämpas på företag som uteslutande bedriver

1. transporter med utryckningsfordon,
2. transporter av döda,
3. transporter av snö och is samt av sand, vägsalt, flis eller annat material i samband med snöröjning eller halkbekämpning,
4. transporter som endast avser sådan renhållning som en kommun är skyldig att tillhandahålla,
5. transporter som endast gäller bärgning av fordon med bilar som är särskilt inrättade för detta ändamål,
6. transporter av sockerbeter, potatis, grönsaker, frukt och bär till förädlingsindustrier och transport därifrån av biprodukter som uppkommit vid bearbetningen av dessa produkter, eller
7. transporter med traktortåg i jordbruket eller skogsbruket av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar.

Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen (2012:210) och denna förordning ska heller inte tillämpas på företag som bedriver transporter av sällskapsdjur, med undantag av hästar, om

i. transporten utförs i samband med ett omhändertagande enligt djurskyddslagen (2018:1192) eller lagen (2007:1150) om tillsyn över hundar och katter, och

ii. transporten utförs med lätt lastbil eller personbil med en högsta tillåten vikt om 3,5 ton.

Andra stycket gäller endast om transportererna inte utgör företagets huvudsakliga verksamhet.

2 kap.

3 §

Transportstyrelsen får medge undantag från skyldigheten att avlägga examensprov i yrkeskunnande enligt artikel 8.7 eller 9 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Transportstyrelsen får medge undantag från skyldigheten att avlägga examensprov i yrkeskunnande enligt artikel 8.7 eller 9 *första stycket* i förordning (EG) nr 1071/2009.

4 §

Ett beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska innehålla

1. tillståndshavarens namn, adress, personnummer eller organisationsnummer,

2. uppgifter om den trafik som tillståndet avser, och

3. *de villkor och begränsningar som gäller för trafiken.*

Om tillståndshavaren är en juridisk person eller en näringsidkare som är bosatt utanför EES, ska beslutet också innehålla uppgift om vem som är trafikansvarig och vilka som i övrigt prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210).

Tillståndet ska vidare innehålla upplysningar om innehållet i 5 § och 4 kap. 2 och 6 §§ samt en upplysning om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.

3. *uppgift om huruvida tillståndet begränsats till en viss tid.*

Beslutet ska också innehålla uppgift om vem som är trafikansvarig och vilka som i övrigt prövats enligt artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 samt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210).

Tillståndet ska vidare innehålla upplysningar om innehållet i 5 § och 4 kap. 2, 6 och 8 §§ samt en upplysning om under vilka förutsättningar tillståndet kan komma att återkallas.

5 §

Tillståndshavaren ska anmäla till Transportstyrelsen om någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210) byts ut. Detsamma gäller om någon sådan person tillkommer.

Tillståndshavaren ska anmäla till Transportstyrelsen om *en verkställande direktör eller någon annan* som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket, 3 eller 5 b § yrkestrafiklagen (2012:210) byts ut. Detsamma gäller om någon sådan person tillkommer.

3 kap.

Kombinerade transporter

3 §

När en kombinerad transport som avses i 1 kap. 3 § utförs i yrkesmässig trafik ska det, i ett transportdokument som minst uppfyller kraven i artikel 6 i rådets

Med en kombinerad transport avses i denna förordning en transport av gods mellan stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) där en

förordning nr 11 av den 27 juni 1960 om avskaffande av diskriminering såvitt avser fraktsatser och beföringsvillkor enligt artikel 79.3 i Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, anges

– för en järnvägssträcka, pålastnings- och urlastningsstation, och
– för en inre vattenväg eller sjötransport, lastnings- och lossningshamn.

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

När en släp- eller påhängsvagn som tillhör ett företag som utför kombinerade transporter för egen räkning, på den avslutande sträckan transporteras av en dragbil som tillhör ett företag som utför transport i yrkesmässig trafik ska, i stället för vad som anges i första och andra styckena, den del av transporten som har utförts eller ska utföras på järnväg eller inre vattenvägar eller till sjöss anges i ett särskilt transportdokument.

lastbil, släpvagn, påhängsvagn med eller utan dragbil, ett växelflak eller en sådan container som är minst 20 fot lång används för transport av godset på väg den inledande eller avslutande transportsträckan och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den andra delen av sträckan, om den delen överskrider 100 kilometer och vägtransporten sker

– mellan den plats där godset lastas och närmaste lämpliga järnvägsstation för pålastning för den inledande delen, och mellan närmaste lämpliga järnvägsstation för urlastning och den plats där godset lossas för den avslutade delen, eller

– inom en radie av 150 kilometer från lastnings- eller lossningshamnen.

En inledande eller avslutande transportsträcka på väg i samband med en kombinerad transport får innefatta en gränspassage.

4 §

Sådana transportdokument som avses i 3 § ska medföras i fordonet. Dokumenten ska på begäran visas upp för en bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman tillsammans med det gemenskapstillstånd och det förartillstånd som avses i 1 kap. 3 §.

För kombinerade transporter krävs, trots det som anges i 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210), endast att transportföretaget innehar ett gemenskapstillstånd som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för gods-transporter på väg. Gemenskapstillståndet ska kombineras med ett förartillstånd om föraren är medborgare i tredjeland. Det som anges om cabotagetransporter i

artikel 8 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska också gälla för vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och som uteslutande utförs i Sverige.

Krav på gemenskapstillstånd enligt första stycket gäller inte för de transporter som är undantagna från ett sådant krav enligt artikel 1.5 i förordning (EG) nr 1072/2009.

5 §

När en kombinerad transport utförs i yrkesmässig trafik ska det, i ett transportdokument som minst uppfyller kraven i artikel 6 i rådets förordning nr 11 av den 27 juni 1960 om avskaffande av diskriminering såvitt avser fraktsatser och befordringsvillkor enligt artikel 79.3 i Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, anges

– för en järnvägssträcka, pålastnings- och urlastningsstation, och
– för en inre vattenväg eller sjötransport, lastnings- och lossningshamn.

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

När en släp- eller påhängsvagn som tillhör ett företag som utför kombinerade transporter för egen räkning, på den avslutande sträckan transporteras av en dragbil som tillhör ett företag som utför transport i yrkesmässig trafik ska, i stället för det som anges i första och andra styckena, den del av transporten som har utförts eller ska utföras på järnväg eller inre vattenvägar eller till sjöss anges i ett särskilt transportdokument.

6 §

Sådana transportdokument som avses i 5 § ska medföras i fordonet. Dokumenten ska på begäran visas upp för en bilinspektör, polisman eller tulltjänsteman tillsammans med det gemenskapstillstånd och det förartillstånd som avses i 4 §.

Om vägtransporten uteslutande utförs i Sverige gäller även artikel 8.3 och 8.4a i förordning (EG) nr 1072/2009.

4 kap.

2 §

Innan ett annat fordon än ett släpfordon får användas i yrkesmässig trafik enligt ett tillstånd att bedriva sådan trafik, ska tillståndshavaren göra en skriftlig anmälan om fordonet till Transportstyrelsen.

Innan ett annat fordon än ett släpfordon får användas i yrkesmässig trafik enligt ett tillstånd att bedriva sådan trafik, ska tillståndshavaren göra en skriftlig anmälan om fordonet till Transportstyrelsen. *Fordonet får inte användas i yrkesmässig trafik förrän en anmälan, som uppfyller kraven i 3 §, har kommit in till Transportstyrelsen.*

Om anmälan avser ett fordon som är registrerat utomlands får det användas först när Transportstyrelsen i vägtrafikregistret har registrerat att tillståndshavaren använder fordonet i yrkesmässig trafik.

3 §

En anmälan enligt 2 § ska innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer och, i förekommande fall, uppgift om fordonet innehas med nyttjanderätt. Med anmälningshandlingarna ska följa

En anmälan enligt 2 § ska innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer och, i förekommande fall, uppgift om fordonet innehas med nyttjanderätt. Med anmälningshandlingarna ska följa *en kompletterande utredning om att kravet på ekonomiska resurser enligt 2 kap. 5 a § yrkestrafiklagen (2012:210) är uppfyllt, om en utökning sker av antalet fordon som ska användas enligt ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.*

1. ett utländskt registreringsbevis, om fordonet är registrerat i utlandet, och

2. en kompletterande utredning om att kravet på ekonomiska resurser enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 1071/2009 är uppfyllt, om en utökning sker av antalet fordon som ska användas enligt ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Om anmälan avser ett fordon som är registrerat i utlandet ska tillståndshavaren visa att det finns särskilda skäl att använda fordonet i yrkesmässig trafik. Utöver det som följer av första stycket ska ett utländskt registreringsbevis och handlingar som styrker att fordonet uppfyller motsvarande krav som ställs i 4 § på fordon registrerade i vägtrafikregistret ges in.

För ett fordon som innehas med nyttjanderätt ska en kopia av kontraktet ges in om Transportstyrelsen begär det.

4 §¹

Transportstyrelsen ska kontrollera i vägtrafikregistret att ett fordon som har anmälts enligt 2 § uppfyller de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs i fordonsförordningen (2009:211), förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning och i föreskrifter som har meddelats med stöd av fordonsförordningen för den fordonstyp och de trafikslag som tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik avser. Styrelsen ska också kontrollera att tillståndshavaren äger fordonet eller har nyttjanderätt till det.

Transportstyrelsen ska kontrollera att ett fordon som har anmälts enligt 2 § uppfyller de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning, fordonsförordningen (2009:211), förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning och i föreskrifter som har meddelats med stöd av fordonsförordningen för den fordonstyp och de trafikslag som tillståndet att bedriva yrkesmässig trafik avser. Styrelsen ska också kontrollera att tillståndshavaren äger fordonet eller har nyttjanderätt till det.

5 §

Om en utökning sker av det antal motordrivna fordon som tillståndshavaren ska använda ska det prövas att de ekonomiska förutsättningarna enligt artikel 7 i

Om en utökning sker av det antal motordrivna fordon som tillståndshavaren ska använda, ska det prövas att de ekonomiska förutsättningarna enligt 2 kap. 5 a § yrkes-

förordning (EG) nr 1071/2009 är uppfyllda. En prövning ska också ske av kravet på gott anseende enligt artikel 3.1 b i samma förordning, om inte en sådan prövning nyligen har gjorts eller av andra skäl framstår som obehövlig.

trafiklagen (2012:210) är uppfyllda. En prövning ska också ske av kravet på gott anseende enligt artikel 3.1 b i förordning (EG) nr 1071/2009 och av viljan och förmågan att uppfylla skyldigheterna mot det allmänna enligt 2 kap. 5 b § yrkestrafiklagen, om inte en sådan prövning nyligen har gjorts eller av andra skäl framstår som obehövlig.

7 §

Om ett utlandsregistrerat fordon som anmälts enligt 2 § innehas med nyttjanderätt får fordonet användas av tillståndshavaren endast om

- 1. det uteslutande står till tillståndshavarens förfogande,*
- 2. det körs av anställda hos tillståndshavaren, och*
- 3. nyttjanderättsavtalet inte är förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal.*

I fordonet ska följande handlingar medföras:

- 1. nyttjanderättsavtalet eller en kopia av avtalet, eller en del av avtalet, med uppgifter om*
 - i. fordonets registreringsnummer,*
 - ii. ägaren av fordonet,*
 - iii. vem som har nyttjanderätt, och*
 - iv. avtalets start- och slutdatum, och*
- 2. förarens anställningsavtal eller liknande med uppgifter om att föraren har en pågående anställning hos tillståndshavaren.*

8 §

En tillståndshavare ska senast den 31 mars varje år skriftligen anmäla till Transportstyrelsen hur många anställda som företaget hade vid utgången av föregående år. Av anmälan ska det framgå hur många av de anställda som är

förare som normalt är stationerade i Sverige.

9 §

En tillståndshavare ska på begäran av Transportstyrelsen ge in de uppgifter som styrelsen behöver för att kunna kontrollera att tillståndshavaren fortlöpande uppfyller kraven i artikel 3 i förordning (EG) nr 1071/2009.

5 kap.

3 §²

När en domstol har dömt någon för ett brott som anges i 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen (2019:382) eller när en högre rätt har avgjort ett mål där sådan fråga har prövats, ska en kopia av domen eller beslutet omedelbart sändas till Transportstyrelsen om domen eller beslutet avser

1. någon som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
2. någon som har transporttillstånd,
3. någon som utför cabotagetrafik,
4. en trafikansvarig,
5. någon annan prövad person som avses i 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210), eller
5. en verkställande direktör eller någon annan prövad person som avses i 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § yrkestrafiklagen (2012:210), eller
6. förare av yrkesmässig trafik och brottet har begåtts i samband med utövandet av den trafiken.

4 §

En myndighet ska göra en anmälan till Transportstyrelsen om myndigheten uppmärksammar en omständighet som kan vara av betydelse för att ifrågasätta om ett utlandsetablerat transportföretag uppfyller kravet på etablering enligt artikel 3.1 a i förordning (EG) nr 1071/2009. Transportstyrelsen får i enlighet med artikel 18.4 i nämnda förordning lämna uppgiften vidare till en behörig myndighet i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat.

6 kap.

1 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot artikel 4.4 i förordning (EG) nr 1071/2009, 2 kap. 5 §, 3 kap. 2 § eller 4 kap. 2 *eller* 6 § döms till penningböter.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot artikel 4.4 i förordning (EG) nr 1071/2009, 2 kap. 5 §, 3 kap. 2 § eller 4 kap. 2, 6, 7 *eller* 8 § döms till penningböter.

Denna förordning träder i kraft den 21 februari 2022.

1.13 Förordning om ändring i förordningen (2017:319) om utstationering av arbetstagare

Härigenom föreskrivs att punkt 3 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till förordningen (2020:600) om ändring i förordningen om (2017:319) om utstationering av arbetstagare ska upphöra att gälla den 2 februari 2022.

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om vägtrafikdataförordningen (2019:382) dels att 1 kap. 7 §, 4 kap. 3 och 4 §§, 5 kap. 16 §, 6 kap. 3 § och bilagorna 3 och 4 ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 1 kap. 7 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

7 §²

Transportstyrelsen ska biträda Polismyndigheten vid samarbetet enligt Prümrådsbeslutet och vid informationsutbyte enligt CBE-direktivet genom att som nationellt kontaktställe enligt artikel 12.2 i Prümrådsbeslutet respektive artikel 4.3 i CBE-direktivet automatiskt besvara förfrågningar till vägtrafikregistret från utländska kontaktställen.

Transportstyrelsen är nationell kontaktpunkt enligt

Transportstyrelsen är nationell kontaktpunkt enligt *artikel 21a i rådets förordning (EU) nr 904/2010 av den 7 oktober 2010 om administrativt samarbete och kampen mot mervärdesskattebedrägeri, för automatiska förfrågningar från utländska kontaktpunkter.*

1. artikel 18.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av direktiv 96/26/EG, och

2. artikel 21a i rådets förordning (EU) nr 904/2010 av den 7 oktober 2010 om administrativt samarbete och kampen mot mervärdesskattebedrägeri, för automatiska förfrågningar från utländska kontaktpunkter.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2020/1057.

² Senaste lydelse 2019:795.

7 a §

Transportstyrelsen är nationell kontaktpunkt enligt artikel 18.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av direktiv 96/26/EG.

Transportstyrelsen är behörig myndighet i fråga om informations-systemet för den inre marknaden (IMI) vid tillämpningen av förordning (EG) nr 1071/2009, förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

4 kap.

3 §³

Vid sökning i vägtrafikregistret i uppgifter som rör tillstånd får som sökbegrepp när det gäller registreringen av

1. tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet användas
 - a) registreringsnummer, namn eller del av namn, filialnummer,
 - b) datum för tillstånds- och intygsuppgifter som avses i bilaga 3 och som är förenade med datum, eller
 - c) slag av tillstånd, intyg, behörighet eller befattning.
2. tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, utöver vad som anges i 1, även användas
 - a) serienummer på gemenskapstillstånd,
 - b) nummer på intyg om yrkeskunnande,
 - c) fordons eller tillstånds användningssätt,
 - d) kopia av gemenskapstillstånd
 - d) kopia av gemenskapstillstånd eller serienummer på kopian, *eller* eller serienummer på kopian,
 - e) företags riskvärde, *och* e) företags riskvärde,
 - f) antalet anställda, *eller* f) antalet anställda, *eller*
 - g) antalet förare, *och* g) antalet förare, *och*
3. tillstånd att bedriva redovisningscentral eller beställningscentral för taxitrafik, utöver vad som anges i 1, att de uppgifter som enligt bilaga 3 avsnitt 5 förs in i registret.

4 §

Vid sökning i vägtrafikregistret i uppgifter som rör tillsyn får som sökbegrepp användas

1. registreringsnummer, personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer, namn eller del av namn, filialnummer,
2. slag av transportverksamhet,
3. datum för kontroll i företags lokaler, *eller* 3. datum för kontroll i företags lokaler,
4. företags riskvärde. 4. företags riskvärde, *eller*
5. *typ av färdskrivare.*

5 kap.

16 §⁴

Uppgifter från ett personregister hos en myndighet i något annat land får överföras endast

1. i samband med ett ärende om
 - a) ursprungskontroll,
 - b) registrering av fordon,
 - c) utfärdande eller förnyelse av ett svenskt körkort eller utbyte eller ersättande av ett utländskt körkort,
 - d) förarkort eller verkstadskort enligt 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 ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet,
 - e) tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller yrkestrafiklagen (2012:210),
 - f) tillstånd att bedriva internationella gods- eller persontransporter på väg enligt 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 eller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006.
 - g) trängselskatt,
 - h) infrastrukturavgifter på väg, eller
 - i) utfärdande och kontroll av yrkeskompetensbevis,
2. vid kontroll enligt 2. vid kontroll enligt 3 kap. 15 § körkortslagen (1998:488), *eller* 3 kap. 15 § körkortslagen (1998:488),
 3. *vid en väg- eller företagskontroll enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller förordningen (2005:399) om*

⁴ Senaste lydelsen 2020:303.

*arbetstid vid vissa vägtransporter,
eller*

3. för att bistå andra myndigheter
eller allmänheten enligt 18 §.

4. för att bistå andra myndigheter
eller allmänheten enligt 18 §.

6 kap.

3 §

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i det register som avses i lagen (1998:620) om belastningsregister, om den registrerade har gjort sig skyldig till brott som avses i följande bestämmelser

1. 3 kap. 1, 2, 5, 6, 7, 8, 9 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 3 kap. 11 § brottsbalken,

2. 4 kap. brottsbalken,

3. 6 kap. 1, 1 a, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 10 a, 11 eller 12 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 6 kap. 15 § brottsbalken,

4. 8 kap. 1, 4, 5, 6 eller 7 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 8 kap. 12 § brottsbalken,

5. 9 kap. 1, 3, 4, 5, 6 eller 9 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 9 kap. 11 § brottsbalken,

6. 10 kap. 1, 3 eller 5 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 10 kap. 9 § brottsbalken,

7. 11 kap. brottsbalken,

8. 12 kap. 3 § brottsbalken eller 12 kap. 3 och 5 §§ brottsbalken,

9. 13 kap. brottsbalken,

10. 14 kap. 1, 2, 3 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 14 kap. 13 § brottsbalken,

11. 15 kap. 1, 11 eller 12 § brottsbalken eller 15 kap. 1 och 15 §§ brottsbalken,

12. 16 kap. 10 a § eller 16 kap. 10 a och 17 §§ brottsbalken,

13. 17 kap. 1, 2, 4, 5 eller 10 § brottsbalken eller någon av dessa paragrafer och 17 kap. 16 § brottsbalken,

14. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

15. narkotikastrafflagen (1968:64),

16. skattebrottslagen (1971:69),

17. lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som har begåtts utomlands,

18. 30 § första, andra, tredje eller fjärde stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,

19. 3 eller 3 a § lagen (1991:1969) om förbud mot vissa dopningsmedel eller någon av dessa paragrafer och 4 § samma lag,

20. 20 kap. 3, 4, 5 eller 7 § sjölagen (1994:1009),

21. 9 kap. 1 eller 1 a § vapenlagen (1996:67),

22. 9 kap. 2 eller 3 §§ körkortslagen (1998:488),

23. 20 eller 21 § lagen (1998:492) om biluthyrning,

24. 5 kap. 1, 1 a eller 1 b § lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och energiprodukter,

25. 29 kap. 1 eller 4 a § miljöbalken (1998:808),

26. 4 § lagen (1999:42) om förbud mot vissa hälsofarliga varor,

27. lagen (2000:1225) om straff för smuggling,
28. 5 kap. 1 § fordonslagen (2002:574),
29. 2 § lagen (2003:148) om straff för terroristbrott eller 2 och 4 §§ samma lag,
30. 10 kap. 2 § första, andra, tredje eller fjärde stycket järnvägslagen (2004:519),
31. 25, 26 eller 26 a § lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,
32. 20 kap. 8 eller 9 § utlänningslagen (2005:716),
33. 16 § lagen (2006:263) om transport av farligt gods,
34. 2 eller 3 § bidragsbrottslagen (2007:612),
35. 11 kap. lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
36. lagen (2010:299) om straff för offentlig uppmaning, rekrytering och utbildning avseende terroristbrott och annan särskilt allvarlig brottslighet,
37. 13 kap. 1, 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),
38. 11 kap. 1, 3, 4 eller 6 § alkohollagen (2010:1622),
39. 5 kap. yrkestrafiklagen (2012:210),
40. 5 kap. taxitrafiklagen (2012:211),
41. 3, 4, 5, 6, 7 eller 8 § lagen (2014:307) om straff för penningtvättsbrott,
42. lagen (2014:406) om straff för folkmord, brott mot mänskligheten och krigsförbrytelser,
43. 10 kap. 1, 3, 4 eller 5 § djurskyddslagen (2018:1192),
44. 23 eller 24 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,
45. 19, 19 a eller 20 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,
27. 44 i § lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare,
28. lagen (2000:1225) om straff för smuggling,
29. 5 kap. 1 § fordonslagen (2002:574),
30. 2 § lagen (2003:148) om straff för terroristbrott eller 2 och 4 §§ samma lag,
31. 10 kap. 2 § första, andra, tredje eller fjärde stycket järnvägslagen (2004:519),
32. 25, 26 eller 26 a § lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,
33. 20 kap. 8 eller 9 § utlänningslagen (2005:716),
34. 16 § lagen (2006:263) om transport av farligt gods,
35. 2 eller 3 § bidragsbrottslagen (2007:612),
36. 11 kap. lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
37. lagen (2010:299) om straff för offentlig uppmaning, rekrytering och utbildning avseende terroristbrott och annan särskilt allvarlig brottslighet,
38. 13 kap. 1, 2 eller 3 § luftfartslagen (2010:500),
39. 11 kap. 1, 3, 4 eller 6 § alkohollagen (2010:1622),
40. 5 kap. yrkestrafiklagen (2012:210),
41. 5 kap. taxitrafiklagen (2012:211),
42. 3, 4, 5, 6, 7 eller 8 § lagen (2014:307) om straff för penningtvättsbrott,
43. lagen (2014:406) om straff för folkmord, brott mot mänskligheten och krigsförbrytelser,
44. 10 kap. 1, 3, 4 eller 5 § djurskyddslagen (2018:1192),
45. 23 eller 24 § lagen (2019:370) om fordons registrering och användning,
46. 19, 19 a eller 20 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,

46. 12 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,

47. 14 § förordningen (1998:780) om biluthyrning,

48. 4, 5, 6 eller 6 a § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),

49. trafikförordningen (1998:1276),

50. 9 kap. 1, 2, 3, 4 eller 5 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

51. 8 kap. 5, 6, 7, 8 eller 9 § fordonsförordningen (2009:211),

52. 6 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (2012:237),

53. 7 kap. 1, 2 eller 3 § taxitrafikförordningen (2012:238), eller

54. 12 kap. 1–4 §§ förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

47. 12 § förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet,

48. 14 § förordningen (1998:780) om biluthyrning,

49. 4, 5, 6 eller 6 a § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES),

50. trafikförordningen (1998:1276),

51. 9 kap. 1, 2, 3, 4 eller 5 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

52. 8 kap. 5, 6, 7, 8 eller 9 § fordonsförordningen (2009:211),

53. 6 kap. 1 § yrkestrafikförordningen (2012:237),

54. 7 kap. 1, 2 eller 3 § taxitrafikförordningen (2012:238), eller

55. 12 kap. 1–4 §§ förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

Denna förordning träder i kraft den 2 februari 2022 i fråga om 1 kap. 7 och 7 a §§, 4 kap. 4 §, 5 kap. 16 §, 6 kap. 3 § och bilaga 4 och i övrigt den 21 februari 2022.

Bilaga 3. Tillstånd⁵

Nuvarande lydelse

Följande uppgifter som rör tillstånd ska föras in i vägtrafikregistret:

1. Identitetsuppgifter

I fråga om tillståndshavare för yrkesmässig trafik, taxitrafik, biluthyrning, redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik och utbildning samt för ackrediterade verkstäder och fordonstillverkare för färdskrivare ska följande identitetsuppgifter föras in i vägtrafikregistret:

Fullständigt namn eller företagsnamn

Personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer eller motsvarande

För fysisk person: folkbokföringsadress, eller om han eller hon inte är folkbokförd i Sverige, en annan adress i landet

För juridisk person: adress i landet

Landskod (om yrkesmässig trafik)

I fråga om den som är ansvarig för trafikutövningen eller verksamheten avseende redovisningscentraler eller beställningscentral för taxitrafik, övriga personer som har prövats enligt yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211), lagen (1998:492) om biluthyrning eller lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik, den som är juridiskt ombud för ett företag som bedriver yrkesmässig trafik, föreståndare för en redovisningscentral eller beställningscentral för taxitrafik i samband med dödsfall eller konkurs och personer som avses i avsnitt 6.2 ska följande identitetsuppgifter antecknas:

Fullständigt namn

Personnummer, samordningsnummer eller födelsedatum

Födelseort (om yrkesmässig trafik)

2. Yrkestrafik, taxitrafik och biluthyrning

2.1 Tillstånd

Antal utfärdade kopior av gemenskapstillstånd enligt förordning (EG) nr 1072/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 och förordning (EG) nr 1073/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 och kopiornas serienummer

Beslut om att det goda anseendet inte ska påverkas enligt artikel 6.2 a tredje stycket i förordning (EG) nr 1071/2009 och skälen för beslutet

⁵ Senaste lydelse 2020:628.

Beslut om examensprov enligt artikel 13.2 i förordning (EG) nr 1071/2009 eller 4 kap. 3 § yrkestrafiklagen (2012:210)

Beslut med anledning av en anmälan om utbyte m.m. enligt 2 kap. 5 § yrkestrafikförordningen (2012:237), 2 kap. 9 § taxitrafikförordningen (2012:238) eller 5 § förordningen (1998:780) om biluthyrning

Beslut med anledning av en anmälan om föreståndare enligt 2 kap. 15 § taxitrafiklagen (2012:211) eller 10 § lagen (1998:492) om biluthyrning, och beslutets giltighetstid

Beslut med anledning av en underrättelse om trafikansvarig enligt artikel 4.4 i förordning (EG) nr 1071/2009

Beslut om inhibition

Beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett gemenskapstillstånd eller av en eller fler kopior av ett gemenskapstillstånd enligt artikel 12 i förordning (EG) nr 1072/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 eller artikel 22 i förordning (EG) nr 1073/2009, i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013:

- datum för beslutet
- datum när en tillfällig indragning upphör

Beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt artikel 13.3 i förordning (EG) nr 1071/2009

Beslut om varning i fråga om eller återkallelse av ett taxitrafiktillstånd

Beslut om

- gemenskapstillstånd enligt förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009,
- linjetrafiktillstånd inom EES enligt 3 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210),
- taxitrafiktillstånd,
- tillstånd till biluthyrning,
- transporttillstånd enligt 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen avseende persontransporter, eller
- yrkestrafiktillstånd

Delgivning av ett beslut om återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

Delgivning av ett beslut om varning eller återkallelse av ett taxitrafiktillstånd

Giltighetstid för ett beslut om tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

Gemenskapstillstånd enligt förordning (EG) nr 1072/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 och förordning (EG) nr 1073/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013:

- begynnelsesdatum
- serienummer
- sista giltighetsdatum
- tillståndstatus

Intyg om yrkeskunnande enligt förordning (EG) nr 1071/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013:

- datum för utfärdande av intyget
- land som har utfärdat intyget
- nummer på utfärdat intyg

Olämplighetsförklaring av trafikansvarig enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013:

- datum när olämplighetsförklaringen börjar att gälla
- datum när olämplighetsförklaringen upphör att gälla
- åtgärder för att återupprätta det goda anseendet

Olämplighetstid vid avslag på en ansökan om tillstånd

Olämplighetstid vid återkallelse och vem eller vilka personer som avses

Slag av tillstånd

Tillståndshavare

Uppgift om konkursbeslut

Uppgift om tillståndshavarens dödsfall

Villkor och begränsningar i tillståndet

Upphörande av tillstånd

2.3 Belastningsuppgifter

Särskilda bestämmelser om gallring

Beslut eller anmälan enligt 5 kap. 1 § eller 3 § yrkestrafikförordningen (2012:237), 6 kap. 1 eller 3 § taxitrafikförordningen (2012:238) eller 10 eller 12 § förordningen (1998:780) om biluthyrning från andra myndigheter som rör ett tillstånd

Grund för återkallelse, tillfällig indragning eller olämplighetsförklaring

Uppgifter om överträdelse enligt artikel 6.1 tredje stycket b) eller bilaga IV till förordning (EG) nr 1071/2009 i lydelsen enligt rådets förordning (EU) nr 517/2013 som har begåtts i andra länder:

- datum för kontroll när överträdelsen konstaterades
- datum för laga kraft av avgörande avseende överträdelsen
- datum för överträdelsen
- land där överträdelsen konstaterades
- slag av överträdelse
- överträdelsens allvarlighetsgrad

Uppgift om riskvärde för ett företag som bedriver yrkesmässig trafik

Uppgiften ska gallras när en ny uppgift registreras eller när ett tillstånd återkallas

Föreslagen lydelse

Följande uppgifter som rör tillstånd ska föras in i vägtrafikregistret:

1. Identitetsuppgifter

I fråga om tillståndshavare för yrkesmässig trafik, taxitrafik, biluthyrning, redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik och utbildning samt för ackrediterade verkstäder och fordonstillverkare för färdskrivare ska följande identitetsuppgifter föras in i vägtrafikregistret:

Fullständigt namn eller företagsnamn

Personnummer, samordningsnummer, organisationsnummer eller motsvarande

För fysisk person: folkbokföringsadress, eller om han eller hon inte är folkbokförd i Sverige, en annan adress i landet

För juridisk person: adress i landet

Landskod (om yrkesmässig trafik)

I fråga om den som är ansvarig för trafikutövningen eller verksamheten avseende redovisningscentraler eller beställningscentral för taxitrafik, övriga personer som har prövats enligt *förordning (EG) nr 1071/2009*, yrkestrafiklagen (2012:210), taxitrafiklagen (2012:211), lagen (1998:492) om biluthyrning eller lagen (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik, den som är juridiskt ombud för ett

företag som bedriver yrkesmässig trafik, föreståndare för en redovisningscentral eller beställningscentral för taxitrafik i samband med dödsfall eller konkurs och personer som avses i avsnitt 6.2 ska följande identitetsuppgifter antecknas:

Fullständigt namn

Personnummer, samordningsnummer eller födelsedatum

Födelseort (om yrkesmässig trafik)

2. Yrkestrafik, taxitrafik och biluthyrning

2.1 Tillstånd

Antal utfärdade kopior av gemenskapstillstånd enligt förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009 och kopiornas serienummer

Beslut om att det goda anseendet inte ska påverkas enligt *artikel 6.2 fjärde stycket* i förordning (EG) nr 1071/2009 och skälen för beslutet

Beslut om examensprov enligt artikel 13.2 i förordning (EG) nr 1071/2009

Beslut med anledning av en anmälan om utbyte m.m. enligt 2 kap. 5 § yrkestrafikförordningen (2012:237), 2 kap. 9 § taxitrafikförordningen (2012:238) eller 5 § förordningen (1998:780) om biluthyrning

Beslut med anledning av en anmälan om föreståndare enligt 2 kap. 15 § taxitrafiklagen (2012:211) eller 10 § lagen (1998:492) om biluthyrning, och beslutets giltighetstid

Beslut med anledning av en underrättelse om trafikansvarig enligt artikel 4.4 i förordning (EG) nr 1071/2009

Beslut om inhibition

Beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett gemenskapstillstånd eller av en eller fler kopior av ett gemenskapstillstånd enligt artikel 12 i förordning (EG) nr 1072/2009 eller artikel 22 i förordning (EG) nr 1073/2009:

– datum för beslutet

– datum när en tillfällig indragning upphör

Beslut om tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt artikel 13.3 i förordning (EG) nr 1071/2009

Beslut om varning i fråga om eller återkallelse av ett taxitrafiktillstånd

Beslut om

– gemenskapstillstånd enligt förordning (EG) nr 1072/2009 eller förordning (EG) nr 1073/2009,

– linjetrafiktillstånd inom EES *enligt förordning (EG) nr 1073/2009*,

- taxitrafiktillstånd,
- tillstånd till biluthyrning,
- transporttillstånd enligt 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen avseende persontransporter, eller
- yrkestrafiktillstånd

Delgivning av ett beslut om återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

Delgivning av ett beslut om varning eller återkallelse av ett taxitrafiktillstånd

Giltighetstid för ett beslut om tillfällig indragning av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

Gemenskapstillstånd enligt förordning (EG) nr 1072/2009 och förordning (EG) nr 1073/2009:

- begynnelsesdatum
- serienummer
- sista giltighetsdatum
- tillståndsstatus

Intyg om yrkeskunnande enligt förordning (EG) nr 1071/2009:

- datum för utfärdande av intyget
- land som har utfärdat intyget
- nummer på utfärdat intyg

Olämplighetsförklaring av trafikansvarig enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009:

- datum när olämplighetsförklaringen börjar att gälla
- datum när olämplighetsförklaringen upphör att gälla *förutsatt att ett godkänt prov i yrkeskunnande avlagts*
- åtgärder som ska vidtas för att den trafikansvarige inte längre ska anses olämplig

Olämplighetstid vid avslag på en ansökan om tillstånd

Olämplighetstid vid återkallelse och vem eller vilka personer som avses

Slag av tillstånd

Tillståndshavare

Uppgift om konkursbeslut

Uppgift om tillståndshavarens dödsfall

Villkor och begränsningar i tillståndet

Upphörande av tillstånd

2.3 Belastningsuppgifter

Särskilda bestämmelser om gallring

Beslut eller anmälan enligt 5 kap. 1 eller 3 § yrkestrafikförordningen (2012:237), 6 kap. 1 eller 3 § taxitrafikförordningen (2012:238) eller 10 eller 12 § förordningen (1998:780) om biluthyrning från andra myndigheter som rör ett tillstånd

Grund för återkallelse, tillfällig indragning eller olämplighetsförklaring

Uppgifter om överträdelser enligt artikel 6.1 tredje stycket b) eller bilaga IV till förordning (EG) nr 1071/2009 som har begåtts i andra länder:

- datum för kontroll när överträdelsen konstaterades
- datum för laga kraft av avgörande avseende överträdelsen
- datum för överträdelsen
- land där överträdelsen konstaterades
- slag av överträdelse
- överträdelsens allvarlighetsgrad

Uppgift om riskvärde för ett företag som bedriver yrkesmässig trafik

Uppgiften ska gallras när en ny uppgift registreras eller när ett tillstånd återkallas

Bilaga 4. Tillsyn

Nuvarande lydelse

Följande uppgifter som rör tillsyn av kör- och vilotider ska föras in i vägtrafikregistret:

2. Tillsynsuppgifter

Särskilda bestämmelser om gallring

2.4 Uppgifter om kontroller av kör- och vilotider

Antal kontrollerade arbetsdagar	Uppgiften ska gallras tio år efter det att uppgiften fördes in i registret
Datum för kontroll	Uppgiften ska gallras tio år efter det att uppgiften fördes in i registret
Utfall av kontroll – beslut om sanktionsavgift – beslut om sanktionsavgift och att initiera tillsyn – utan anmärkning	Uppgiften ska gallras tio år efter det att uppgiften fördes in i registret

Föreslagen lydelse

Följande uppgifter som rör tillsyn av kör- och vilotider ska föras in i vägtrafikregistret:

2. Tillsynsuppgifter

Särskilda bestämmelser om gallring

2.4 Uppgifter om kontroller av kör- och vilotider

Antal kontrollerade – arbetsdagar	Uppgifterna ska gallras tio år efter det att uppgifterna fördes in i registret
--------------------------------------	--

– typ av färdskrivare installerade
i fordonen

Datum för kontroll

Uppgiften ska gallras tio år efter det
att uppgiften fördes in i registret

Utfall av kontroll

- beslut om sanktionsavgift
- beslut om sanktionsavgift och
att initiera tillsyn
- utan anmärkning
- beslut efter vägkontroll

Uppgiften ska gallras tio år efter det
att uppgiften fördes in i registret

2 Bakgrund

2.1 Mobilitetspaketet

Tre stora lagstiftningspaket

Under 2017 och 2018 presenterade Europeiska kommissionen förslag till tre större lagstiftningspaket med reglering i fråga om olika aspekter med direkt eller indirekt koppling till det transporträttsliga området. Kommissionen kom att benämna dessa det första, andra respektive tredje mobilitetspaketet. Det första av dessa paket presenterades den 31 maj 2017. Kommissionen återkom därefter med det andra mobilitetspaketet den 7 november 2017 och det tredje paketet den 15 maj 2018.

Det första mobilitetspaketet har den inre vägtransportmarknadens funktionssätt och villkor för arbetstagare som huvudsakliga teman. Det andra paketet är inriktat på åtgärder för klimat och miljö medan det tredje i första hand omfattar åtgärder för säkerhet och digitalisering.

Det första mobilitetspaketet består av fyra olika delar. Två av dessa gäller principer för utformning respektive uppbörd av avgifter för nyttjande av vägtransportinfrastruktur. I fråga om system för uppbörd av vägavgifter antogs en omarbetning av det s.k. EFC-direktivet den 19 mars 2019 (se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska väg tullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen). I fråga om principer för avgiftssättning var det första mobilitetspaketets viktigaste beståndsdel ett förslag till revidering av det s.k. Eurovinjettdirektivet (se förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, COM(2017) 275 final). Behandling i rådet och parlamentet pågår fortfarande om detta förslag.

En del av det första mobilitetspaketet behandlas här

I det följande behandlas genomförandet av det första mobilitetspaketets två återstående delar, nämligen vad kommissionen benämnde En väl fungerande inre marknad respektive Rättvis konkurrens och anställdas villkor. I denna promemoria syftar benämningen mobilitetspaketet på dessa två delmängder av det första mobilitetspaketet.

I den första av dessa båda delar ingick ett samlat förslag på ändringar i de s.k. trafiktillstånds- och godsförordningarna. Med utgångspunkt i det förslaget har Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 antagits. Dessutom ingick ett förslag till ändring av direktivet om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (se förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, COM(2017) 282 final). Behandling i rådet och parlamentet pågår fortfarande av detta förslag.

I den andra delen ingick ett förslag till ändring i förordningarna om färdskrivare och kör- och vilotider. Med utgångspunkt i det förslaget har Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare antagits.

I den andra delen föreslog kommissionen dessutom en helt ny speciallagstiftning i form av ett direktiv med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn. Vidare föreslogs bestämmelser om kontroll av vägarbetstidsdirektivet. Med utgångspunkt i det förslaget har Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012 antagits.

I sammanhanget är det värt att notera att kommissionen som en del av det andra mobilitetspaketet föreslog en revidering av det s.k. kombidirektivet (Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna). I rådets preliminära position om mobilitetspaketet som antogs den 3 december 2018 ingick kombidirektivet som en del. Trots att förhandlingar mellan rådet och parlamentet inleddes våren 2019 nåddes aldrig någon överenskommelse och kommissionen aviserade i sitt arbetsprogram för 2020 att de planerade att dra tillbaka sitt förslag. I förordning (EU) 2020/1055 fördes det dock in en bestämmelse som gör det möjligt för medlemsstaterna att tillämpa de villkor som gäller för cabotagetransporter (tillfälliga inrikestransporter) på en vägtransport som utgör en del av en kombinerad transport av gods.

2.2 Pågående utredningar

Inom yrkestrafikområdet pågår vissa utredningar och uppdrag som har nära koppling till frågorna som behandlas i mobilitetspaketet. Det gäller bl.a. Utredningen om ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg (Fi 2020:05) och ett uppdrag till Trafikverket att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar. Vidare överlämnades i april 2021 betänkandet *Kontroller på väg* (SOU 2021:31).

Betänkandet *Kontroller på väg* (SOU 2021:31)

I betänkandet lämnas förslag som syftar till att effektivisera kontrollerna av yrkestrafik på väg. Förslagen är bl.a. att kontrollverksamheten utvecklas genom en tydligare styrning och att resurser för verksamheten avseende yrkestrafiken beslutas av regeringen. Vidare föreslås att vissa överträdelse av bestämmelserna på yrkestrafikområdet sanktionsväxlas, dvs. att överträdelse avkriminaliseras och att en avgift i stället ska påföras

den som inte följer reglerna. I betänkandet föreslås även en ny lag som möjliggör att sållningsprov för narkotika i trafiken kan genomföras.

Betänkandet har remitterats och svar ska ha kommit in senast den 26 september 2021.

Utredningen om ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg

En särskild utredare har fått i uppdrag att analysera utformningen av ett nytt miljöstyrande system som ett alternativ till den nuvarande eurovinjettavgiften för godstransporter på väg och som kan bidra till att miljö- och klimatmålen nås, användas för uttag av skatt samt bidra till förbättrad kontroll av regelefterlevnaden av yrkestrafiken. Utredaren ska bl.a. analysera och ge förslag på hur ett sådant system och den information som skulle samlas in även skulle kunna användas för att skapa förbättrade möjligheter till kontroll av andra regelverk för yrkestrafik, t.ex. cabotagebestämmelserna.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2021.

Översyn av bristen på säkra uppställningsplatser

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att, med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (TEN-T förordningen), göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas. I uppdraget ingår att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar förväntas utvecklas, analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad av säkra uppställningsplatser längs större vägar är förknippad med samt möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad.

I uppdraget ingår vidare att i samband med planering av ny infrastruktur och ombyggnationer samt i samband med trimningsåtgärder i vägnätet planera åtgärder som underlättar för en privat etablering av säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet. I uppdraget ingår också att se över vilka utökade möjligheter den nya kameraövervakningslagen ger för en ökad säkerhet i detta sammanhang. Dessutom ingår i uppdraget att se över och kostnadsuppskatta åtgärder som bidrar till att höja säkerheten på övriga rast och uppställningsplatser efter vägnätet. I denna del ska Trafikverket redogöra för hur detta påverkar övriga prioriteringar i den nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen. Vid planering ska utgångspunkten vara att utbyggnaden bidrar till att Sverige uppfyller de mål som framgår i TEN-T-förordningen.

Uppdraget ska slutredovisas vid utgången av den nationella infrastrukturplanen för perioden 2018–2029.

Promemorian Otillåten cabotagettransport och beställaransvar

I en promemoria som utarbetas i Regeringskansliet lämnas förslag till en ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som innebär att det preciseras vad som avses med en cabotagettransport. Vidare föreslås en höjning av sanktionsavgiften vid överträdelser av reglerna om cabotagettransporter. Slutligen föreslås vissa justeringar av ansvaret för beställare av internationella vägtransporter och cabotagettransporter.

Promemorian har remitterats och svar ska ha kommit in senast den 26 augusti 2021.

Kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider

Regeringen beslutade den 28 april 2021 om ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Ändringarna kompletterar de nya reglerna i EU:s förordningar om kör- och vilotider och färdskrivare, som införts genom mobilitetspaketet. Ändringarna avser framför allt nya straff- och sanktionsbestämmelser för förare och transportföretag. Bestämmelserna trädde i kraft den 24 maj 2021.

3 Trafiktillståndsförordningen

3.1 Bakgrund

Förordningen

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (i det följande trafiktillståndsförordningen) regleras de krav som ett företag ska uppfylla för att få bedriva yrkesmässig trafik. Med yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som med motorfordon eller fordonskombinationer transporterar gods för annans räkning. Med yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg avses verksamhet som bedrivs av ett företag som, med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera fler än nio personer – inklusive föraren – och avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören.

Företagen måste vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat samt ha gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och erforderligt yrkeskunnande. Om kraven är uppfyllda, ska företaget beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Medlemsstaterna ska kontrollera att företagen fortlöpande uppfyller villkoren i förordningen. Om villkoren inte uppfylls, ska tillståndet tillfälligt dras in eller återkallas. Kontrollerna ska vara

inriktade på företag med högre risk och medlemsstaterna ska därför ha ett riskvärderingssystem som bl.a. omfattar överträdelse av regelverken på yrkestrafikområdet och vägtrafiklagstiftningen. Förordningen innehåller även närmare bestämmelser om vem som kan utses till trafikansvarig. I förordningen finns också bestämmelser om att varje medlemsstat ska föra ett nationellt elektroniskt register över vägtransportföretag och bestämmelser om administrativt samarbete mellan medlemsstaterna.

Bestämmelserna i trafiktillståndsförordningen har ändrats genom förordning (EU) nr 2020/1055. Ändringarna innebär bland annat att tillämpningsområdet har utökats till att även omfatta företag som bedriver godstransporter med lätta fordon om transporterna inte uteslutande är nationella. Nya och ändrade villkor för att uppfylla kraven på etablering har även införts för att motverka s.k. brevlådeföretag. När det gäller kravet på gott anseende har minimivillkoren för vad som ska beaktas vid prövningen av om kravet är uppfyllt utökats, då vissa ytterligare överträdelse bedöms ha potential att påverka villkoren för rättvis konkurrens på vägtransportmarknaden och det sociala skyddet av arbetstagare. Vid prövningen ska därför även överträdelse av nationella skatteregler och överträdelse av bestämmelser i unionsrätten vad gäller utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, cabotage och tillämplig lag för avtalsförpliktelser beaktas. Vissa ändringar har därutöver gjorts vad gäller villkoren för att uppfylla kravet på ekonomiska resurser och yrkeskunnande. Ändringar har även införts i fråga om vilken information som ska registreras i det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag. Bland annat ska registreringsnumret för de fordon som transportföretagen förfogar över och uppgifter om ett företags riskvärde registreras. Vidare har bestämmelserna om det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna ändrats genom att tydliga tidsfrister har införts inom vilka en medlemsstat behöver besvara en förfrågan. Slutligen innebär förordningen att myndigheternas informationsutbyte framöver ska ske via informationssystemet för den inre marknaden (IMI).

Kompletterande bestämmelser i nationell rätt

I yrkestrafiklagen (2012:210), yrkestrafikförordningen (2012:237) och vägtrafikdataförordningen (2019:382) finns bestämmelser som kompletterar trafiktillståndsförordningen. Bestämmelserna gäller bl.a. trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde, villkor för prövningen av om kravet på gott anseende är uppfyllt och krav på att anmäla fordon som används i yrkesmässig trafik. Vidare finns straffbestämmelser, bl.a. i fråga om olaga yrkesmässig trafik, beställansvar och underlåtenhet att anmäla vissa uppgifter samt bestämmelser om hindrande av fortsatt färd. Det är Transportstyrelsen som är behörig myndighet och som prövar frågor enligt trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen. Myndigheten är även tillsynsmyndighet. I vägtrafikregistret registreras uppgifter som ska finnas i det nationella registret över vägtransportföretag och i det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna är det Transportstyrelsen som är utsedd till nationell kontaktpunkt.

För att Transportstyrelsen ska kunna pröva en ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik har myndigheten bland annat tillgång till

uppgifter i bolagsregistret, direktåtkomst till misstanke- och belastningsregistret och får automatiskt vissa uppgifter från Skatteverkets och Kronofogdemyndighetens register efter en digital förfrågan. En sekretessbrytande bestämmelse möjliggör för Transportstyrelsen att också få tillgång till sekretessbelagda uppgifter hos Skatteverket, om det behövs vid handläggningen av ett ärende. För att Transportstyrelsen ska kunna bedriva en effektiv tillsyn får myndigheten bland annat underrättelser från Polismyndigheten om någon som är prövad för ett tillstånd gjort sig skyldig till ett brott, underrättelser från Skatteverket när det har återkallat en F-skattsedel på grund av brister i redovisningen eller betalning av skatter eller när det omprövat ett skattebeslut för en tillståndshavare, uppgifter från Kronofogden om någon som är prövad för ett tillstånd har skulder registrerade och information om överträdelse som ett företag begått utomlands. I tillsynsverksamheten beaktar styrelsen även beslut om sanktionsavgifter vid överträdelse av bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare och överlastavgift och får också information om brott som en förare begått i samband med utövande av yrkesmässig trafik. Som stöd vid urval av vilka företag som ska kontrolleras används ett riskvärderingssystem.

3.2 Tillämpningsområde

3.2.1 Tillståndskrav även fortsättningsvis för lätta fordon

Promemorians bedömning: Företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg med lätta lastbilar och personbilar med en totalvikt på högst 3,5 ton ska även i fortsättningen omfattas av trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde.

Skälen för bedömningen: Artikel 1 i trafiktillståndsförordningen behandlar förordningens syfte och tillämpningsområde. Huvudregeln är att förordningen ska tillämpas på alla företag som är etablerade inom EU och som bedriver, eller har för avsikt att bedriva, yrkesmässig trafik. Om inte medlemsstaterna föreskriver annat, görs undantag från denna huvudregel för företag som utför vissa typer av transporter (artikel 1.4). Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton har hittills varit undantagna från förordningens tillämpningsområde, om medlemsstaten inte valt att inkludera dem i det nationella tillämpningsområdet. Trafiktillståndsförordningen har nu ändrats så att företag som bedriver trafik med lättare fordon omfattas av förordningens tillämpningsområde, såvida företaget inte enbart bedriver nationella transporter. Om företaget även bedriver internationella godstransporter, är företaget undantaget från tillämpningsområdet bara om det bedriver godstransporter på väg med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 2,5 ton (se artiklarna 1.4 a och 1.4 aa).

Företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lätt lastbil (en totalvikt av högst 3,5 ton) omfattas av kravet på tillstånd för

att få bedriva yrkesmässig trafik i Sverige (1 kap. 3 § yrkestrafiklagen). I samband med att yrkestrafiklagen infördes gjorde regeringen bedömningen att möjligheten att utnyttja trafiktillståndsförordningens undantag i fråga om lätta fordon – och därmed slopa kravet på tillstånd – visserligen skulle innebära minskade administrativa kostnader för de företag som endast bedrev godstransporter med sådana fordon. Detta skulle dock också leda till att det inte längre var möjligt att utöva tillsyn över den undantagna verksamheten. Vidare ansåg regeringen att ett slopande av tillståndskravet för dessa verksamheter innebar att det fanns en risk för snedvridning av konkurrensen på godstransportmarknaden, med en förskjutning av transporter från tunga till lätta fordon. Sammantaget ansåg regeringen att de fördelar som fanns med att slopa kravet på tillstånd för att bedriva yrkesmässiga godstransporter med lätta fordon inte kunde anses överväga de nackdelar som kunde uppstå vid ett sådant förfarande (prop. 2011/12:80 s. 78 f).

Det är även i fortsättningen möjligt enligt trafiktillståndsförordningen att nationellt föreskriva att företag som bedriver trafik med lätta fordon ska omfattas av kraven i förordningen. Det saknas dock skäl att frångå det ställningstagande som gjordes i den nämnda propositionen. Någon ändring i fråga om vilka företag som omfattas av kraven i trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen föreslås därför inte. Mot denna bakgrund blir övergångsbestämmelsen i artikel 23 trafiktillståndsförordningen inte tillämplig.

Undantaget i trafiktillståndsförordningen i fråga om företag som uteslutande bedriver icke-kommersiella persontransporter på väg har förtydligats (artikel 1.4 c). Regeringen har tidigare gjort bedömningen att undantaget för sådana företag ska gälla (prop. 2011/12:80 s. 65). Det saknas skäl att nu göra någon annan bedömning.

3.2.2 Undantag för vissa transporter av sällskapsdjur

Promemorians förslag: Trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagens bestämmelser ska inte tillämpas på företag som bedriver transporter av sällskapsdjur, med undantag av hästar, om

- transporten utförs i samband med ett omhändertagande enligt djurskyddslagen eller lagen om tillsyn över hundar och katter, och
- transporten utförs med lätt lastbil eller personbil med en högsta tillåten vikt om 3,5 ton.

Undantaget gäller endast om transportererna inte utgör företagets huvudsakliga verksamhet.

Skälen för förslaget: Länsstyrelserna har sedan den 1 juni 2018 ansvar för att verkställa beslut om omhändertaganden av djur under kontorstid. För att kunna utföra sitt uppdrag upphandlar länsstyrelserna tjänster av olika aktörer som hjälper till vid infångande, med transport och med förvaring av djur. Länsstyrelsernas nätverk för livsmedelskontroll, djurskydd och allmänna veterinära frågor har påtalat behov av att yrkestrafikförordningen ändras så att djur som omhändertagits med stöd av djurskyddslagen (2018:1192) och lagen (2007:1150) om tillsyn över hundar och katter ska undantas från kravet på yrkestrafiktillstånd. Enligt

länsstyrelserna är det i första hand ideella djurhem, ideella föreningar eller aktörer som bedriver hundpensionat och liknande som kan bistå med dessa uppgifter när det gäller sällskapsdjur, som hundar, katter och andra mindre djur. Länsstyrelserna bedömer att ett krav på tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik för transporter av nu aktuellt slag innebär betungande krav som försvårar för länsstyrelserna att fullgöra uppgiften.

Enligt artikel 1.5 i trafiktillståndsförordningen får medlemsstaterna undanta vissa företag från förordningens tillämpningsområde. Det är möjligt om ett företag uteslutande bedriver nationella transporter med föga inverkan på transportmarknaden på grund av det transporterade godsets karaktär eller det korta transportavståndet. Trafiktillståndsförordningen reglerar vidare inte företag som bedriver godstransporter med fordon med en högsta tillåten totalvikt om 3,5 ton och som uteslutande bedriver nationella transporter i etableringslandet. Som anges ovan omfattar yrkestrafiklagen dock även företag som bedriver trafik med lätta fordon. I yrkestrafiklagen finns ett bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag från trafiktillståndsförordningen eller yrkestrafiklagen.

I yrkestrafikförordningen finns bestämmelser om undantag från kravet på tillstånd för yrkesmässig trafik (se 1 kap. 2 §). De nu aktuella transporterna får anses ha föga inverkan på transportmarknaden och kan utföras med en personbil eller lätt lastbil med en högsta tillåten vikt om 3,5 ton. Mot bakgrund av att länsstyrelserna bedömer att det med gällande regelverk finns försvårande hinder för dem att fullgöra sin uppgift i samband med omhändertagande av sällskapsdjur finns det skäl att införa undantag avseende tillståndsplikten för sådana transporter. Ett sådant undantag bör avse transporter av sällskapsdjur som utförs i samband med ett omhändertagande enligt djurskyddslagen (2018:1192) eller lagen (2007:1150) om tillsyn över hundar och katter som sker med en personbil eller lätt lastbil med en högsta tillåten vikt om 3,5 ton. Hästar kan i vissa fall omfattas av begreppet sällskapsdjur. Det undantag som nu föreslås bör emellertid inte omfatta transporter av omhändertagna hästar. Skäl för att undantaget ska omfatta transporter av annat än sällskapsdjur saknas.

3.3 Etableringskravet

3.3.1 Det bör inte införas villkor om etablering som går utöver kraven i trafiktillståndsförordningen

Promemorians bedömning: Några villkor utöver dem som framgår av artikel 5.1 i trafiktillståndsförordningen bör inte ställas på ett företags etablering.

Skälen för bedömningen: I artikel 5 i trafiktillståndsförordningen finns villkor avseende etableringskravet. Artikel 5 har ändrats på så sätt att det ställs ytterligare villkor för att ett företag ska anses vara faktiskt och fast etablerat i en medlemsstat. Det har bl.a. införts krav på att ett företag ska organisera sin verksamhet så att fordon som kör internationella transporter senast inom åtta veckor efter avfärd återvänder till ett driftscentrum i etableringsmedlemsstaten, att företaget ska vara registrerat i ett företagsregister eller liknande i etableringsmedlemsstaten och att företaget ska

vara föremål för inkomstskatt. Enligt artikel 5.2 får medlemsstaterna därutöver införa vissa ytterligare villkor kopplade till etableringskravet. Medlemsstaterna kan kräva att företag i proportion till verksamhetens storlek har vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under kontorstid. Medlemsstaterna kan också kräva att företag, utöver den tekniska utrustning som företaget måste ha enligt artikel 5.1 f, har verksamhetsanknuten infrastruktur på medlemsstatens territorium, inklusive ett kontor som är öppet under vanlig kontorstid. Krav på verksamhetsanknuten infrastruktur kan exempelvis vara att företagen ska ha tillgång till ett visst antal parkeringsplatser i förhållande till det antal fordon som används i yrkesmässig trafik.

Mot bakgrund av att det enligt trafiktillståndsförordningen nu är möjligt att införa ytterligare villkor i fråga om etableringskravet finns skäl att överväga om sådana villkor bör införas. Ett stort antal åkerier och bussföretag i Sverige är enmansföretag där ägaren är den som både sköter verksamheten och utför transporterna och därutöver är trafikansvarig enligt artikel 4 i trafiktillståndsförordningen. Att införa ytterligare krav på etablering utöver dem som föreskrivs i artikel 5.1 i trafiktillståndsförordningen bedöms leda till ökade kostnader för främst de små företagen, även om villkoren ska ställas i relation till företagets verksamhet. Även om det i vissa fall är rimligt att ställa ett krav på att den trafikansvarige ska kunna nås under kontorstid skulle ett sådant villkor kunna leda till ett orimligt krav för en enmansföretagare som inte alltid kan vara tillgänglig när han eller hon utför en transport. Det kan även vara svårt för Transportstyrelsen att vid en tillsyn kontrollera att villkoren är uppfyllda. Det bör därför i nuläget inte ställas några ytterligare villkor vad gäller etablering.

3.3.2 Högre krav vid användning av utlandsregistrerade fordon

Promemorians förslag: En svensk tillståndshavare ska få använda utländska fordon i yrkesmässig trafik 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.

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

Skälen för förslaget

Det ska krävas särskilda skäl för att använda utländska fordon i yrkesmässig trafik

Enligt artikel 5.1 e i trafiktillståndsförordningen ska företaget så snart tillstånd beviljas, i egenskap av ägare eller till exempel i kraft av ett

hyrköps-, hyres- eller leasingavtal, förfoga över ett eller flera fordon som är registrerade eller tagna i bruk och godkända för användning i enlighet med den medlemsstatens lagstiftning. Företaget ska enligt artikel 5.1 g fortlöpande och regelbundet förfoga över ett antal fordon som uppfyller nämnda villkor i ett antal som står i proportion till företagets transportvolym.

Bestämmelser om registrering och användning av fordon i Sverige finns i lagen (2019:370) om fordons användning och registrering och förordningen (2019:383) om fordons användning och registrering. För att ett fordon ska få användas i Sverige, ska det enligt huvudregeln vara registrerat i vägtrafikregistret. Det finns dock undantag från detta krav. Om fordonet används i internationell vägtrafik i Sverige får fordonet användas här utan att det registreras i vägtrafikregistret. Ett fordon anses vara i internationell vägtrafik i Sverige om fordonet ägs av en fysisk eller juridisk person som har sin huvudsakliga hemvist utomlands, fordonet inte är registrerat i Sverige och fordonet har förts in till Sverige för att tillfälligt användas här. Undantag gäller även för fordon som är registrerade i Danmark, Finland eller Norge och som används i Sverige under högst ett år. I yrkestrafikförordningen finns ytterligare bestämmelser om fordon som används i yrkesmässig trafik. En tillståndshavare ska, innan ett fordon används i yrkesmässig trafik, anmäla det till Transportstyrelsen. En anmälan ska innehålla uppgift om fordonets registreringsnummer och, i förekommande fall, uppgift om att fordonet innehas med nyttjanderätt. Avser anmälan ett fordon som är registrerat i utlandet, ska ett utländskt registreringsbevis följa med anmälan. Transportstyrelsen ska vid en anmälan av fordon kontrollera i vägtrafikregistret att fordonet som anmäls uppfyller de villkor om registrering och om beskaffenhet och utrustning som föreskrivs i fordonsförordningen (2009:211), förordningen om fordons registrering och användning och i föreskrifter som meddelats med stöd av fordonsförordningen. Transportstyrelsen ska också kontrollera att tillståndshavaren äger fordonet eller har nyttjanderätt till det. Uppgifter om fordonet som anmäls ska registreras i vägtrafikregistret (se 2 kap. 1 § och bilaga 3 till vägtrafikdataförordningen).

Det kan ifrågasättas om en tillståndshavare som utan särskilda skäl använder utlandsregistrerade fordon i sin verksamhet har en faktisk och fast etablering i Sverige i enlighet med artikel 5 i trafiktillståndsförordningen. Det har även förekommit misstankar om att vissa tillståndshavare medvetet verkar som bulvaner för utlandsetablerade transportföretag genom att felaktigt anmäla att de använder de utländska fordonen i den svenska verksamheten i syfte att försvåra för kontrollerande myndigheter att exempelvis beivra otillåtna cabotagetransporter. Mot bakgrund av de problem som framförts i detta avseende såg Transportstyrelsen över sin tillämpning av fordonsanmälningarna under 2018, vilket bland annat ledde till att myndigheten nu begär in uppgifter om skälen till att ett fordon ska användas i Sverige. När det gäller ett fordon som är registrerat i Finland, Danmark och Norge får det som nämnts användas i Sverige under ett år utan krav på att det omregistreras till ett svenskt fordon. Transportstyrelsen har tillämpat bestämmelserna om fordons användning och registrering så att nordiska fordon också får användas i yrkesmässig trafik under högst ett år.

Det kan 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. Mot bakgrund av de problem som förekommit och för att säkerställa att en tillståndshavare faktiskt och fast är etablerad i Sverige bör det införas krav på att tillståndshavaren, i samband med en anmälan av ett utländskt fordon i yrkesmässig trafik, ska visa att det föreligger särskilda skäl att använda det utländska fordonet. Detta bör gälla även för fordon som är registrerade i Danmark, Finland eller Norge. För att förhindra missbruk och förenkla vid en kontroll på väg bör fordonet inte få användas i yrkesmässig trafik av tillståndshavaren innan Transportstyrelsen beslutat att registrera det i vägtrafikregistret (se punkt 2.2 i bilaga till 3 vägtrafikdataförordningen). I sammanhanget bör det samtidigt förtydligas att när det gäller en anmälan av ett svenskregistrerat fordon, får fordonet inte användas i yrkesmässig trafik förrän en komplett anmälan har lämnats in till Transportstyrelsen.

När det gäller utländska fordon, bör samma krav gälla som de som ställs på ett fordon som är registrerat i Sverige. För att säkerställa att de utländska fordonen uppfyller sådana krav bör tillståndshavaren i samband med anmälan också lämna in handlingar som visar detta. Det gäller bl.a. bevis om att fordonet är besiktigat, att det inte är belagt med körförbud och att det finns en giltig försäkring. Det bör även förtydligas att Transportstyrelsen vid en fordonsanmälan ska kontrollera att fordonet uppfyller villkoren om registrering och användning enligt lagen om fordons registrering och användning. Förslaget innebär att ett utländskt fordon får användas i yrkesmässig trafik först när Transportstyrelsen registrerat det i vägtrafikregistret. Detta leder till att straffbestämmelsen i yrkestrafikförordningen även kommer att omfatta de situationer när en svensk tillståndshavare använder ett utländskt fordon i sin verksamhet utan att Transportstyrelsen registrerat det i vägtrafikregistret (se 6 kap. 1 §). Upprepade lagföringar för överträdelse av bestämmelserna om fordonsanmälan kan även påverka bedömningen av om den trafikansvarige eller transportföretaget uppfyller kravet på gott anseende.

I sammanhanget är det värt att notera att det pågår förhandlingar inom EU om ändringar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG av den 18 januari 2006 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (direktivet om hyrda fordon). Frågan om användning av utlandsregistrerade fordon kan behöva ses över om ändringar görs i direktivet.

Enbart anställda hos tillståndshavaren ska få köra ett utländskt fordon som innehas med nyttjanderätt

För att komma till rätta med de problem med bl.a. bulvanförhållanden som förekommit när gäller användningen av utländska fordon är det inte tillräckligt att enbart ändra bestämmelserna om fordonsanmälan. Det finns också en viss otydlighet i regelverket som medgett att en tillståndshavare kunnat hyra in både förare och fordon. Detta kan dock, beroende på upplägg, falla in under ansvarsbestämmelserna om olaga yrkesmässig trafik eller otillåten cabotagetransport. Med tydligare krav om vem som får köra ett utländskt fordon och att dokumentation om

nyttjanderättsavtalet och anställningsavtalet ska medföras i fordonet skulle det bli betydligt enklare att vid en vägkontroll kontrollera om det rör sig om olaga yrkesmässig trafik eller otillåten cabotagetransport.

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,

- uthyrningskontraktet enbart avser hyra av fordon utan förare och att det inte är förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förare- eller följepersonal,

- det hyrda fordonet står uteslutande till företagets förfogande under hyreskontraktets giltighetstid, och

- det hyrda fordonet körs av personal hos det företag som använder det. Dokumentation i form av hyreskontrakt av fordonet och förarens anställningsavtal eller lönebesked som visar att villkoren är uppfyllda ska medföras i fordonet.

Direktivet är inte tillämpligt när svenska tillståndshavare bedriver trafik i Sverige med utländska fordon. Direktivet hindrar dock inte att medlemsstaterna föreskriver att villkoren i artikel 2 ska gälla även i sådana situationer. Dessa villkor bedöms vara proportionella och väl avvägda. För att komma tillrätta med de problem som nämnts bör liknande krav införas som de som finns i artikel 2 i direktivet om hyrda fordon. Utöver att förenkla kontrollmöjligheterna stärker förslaget även kravet på etablering, eftersom det inte längre blir möjligt att bedriva en verksamhet i Sverige där tillståndshavaren kan hyra in fordon från ett land och förare från ett annat land.

Om en tillståndshavare bryter mot den föreslagna regleringen om hyrda fordon, bör han eller hon kunna dömas till penningböter. Upprepade lagföringar för överträdelse av bestämmelserna om regleringen om hyrda fordon kan även påverka bedömningen av om den trafikansvarige eller transportföretaget uppfyller kravet på gott anseende.

3.4 Kravet på gott anseende

Promemorians förslag: Av ett beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska det framgå vem som prövats för tillståndet.
--

Skälen för förslaget

Det framgår av trafikstillståndsförordningen att den verkställande direktören ingår i prövningskretsen

Artikel 6 i trafikstillståndsförordningen behandlar villkor som avser kravet på gott anseende. Prövningen av det goda anseendet innefattar en bedömning av vilken inverkan på utövandet av den yrkesmässiga trafiken som tidigare begångna förseelser kan ha. Enligt artikel 6 ska medlemsstaterna fastställa de villkor som ett företag och en trafikansvarig ska uppfylla för att kravet på gott anseende ska anses tillgodosett. När det

avgörs om ett företag har uppfyllt kravet på gott anseende ska medlemsstaterna beakta hur företaget, dess trafikansvariga och andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut uppträder. Av yrkestrafiklagen framgår vilka personer som bedöms vara andra relevanta personer enligt artikel 6 vid en prövning av det goda anseendet (2 kap. 2 §). Prövningen av det goda anseendet ska i fråga om en privaträttslig juridisk person eller en näringsidkare bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet avse den verkställande direktören eller någon annan som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten. Prövningen ska även avse de styrelseledamöter eller styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse och bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Artikel 6.1 andra stycket i trafiktillståndsförordningen har ändrats på sådant sätt att det av artikeln framgår att en verkställande direktörs goda anseende ska prövas. För att undvika en dubbelreglering bör verkställande direktören tas bort från den krets som prövas enligt 2 kap. 2 § andra stycket yrkestrafiklagen. Detta leder till att följdändringar behöver göras i yrkestrafiklagen, yrkestrafikförordningen och vägtrafikdataförordningen.

Innehållet i ett beslut

Ett beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska innehålla tillståndshavarens namn, adress, personnummer eller organisationsnummer, uppgifter om den trafik som tillståndet avser och de villkor och begränsningar som gäller för trafiken (2 kap. 4 § yrkestrafikförordningen). Om tillståndshavaren är en juridisk person eller en näringsidkare som är bosatt utanför EES, ska beslutet även innehålla uppgift om vem som är trafikansvarig och vilka som i övrigt prövats i fråga om gott anseende. En fysisk person som bedriver yrkesmässig trafik behöver enligt artikel 4 i trafiktillståndsförordningen inte själv vara trafikansvarig. Trafikansvarig kan i stället vara en anställd i företaget eller en extern trafikansvarig som genom avtal med företaget faktiskt och fortlöpande leder transportverksamheten. Mot bakgrund av att den trafikansvarige kan vara någon annan än den fysiska personen som är tillståndshavare bör ett beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik alltid innehålla uppgifter om vem som är trafikansvarig, oavsett om tillståndshavaren är en fysisk eller juridisk person.

Villkor för att uppfylla kravet på gott anseende

Av artikel 6.1 i trafiktillståndsförordningen framgår att medlemsstaterna själva ska fastställa de villkor som ett företag, en trafikansvarig, en verkställande direktör och andra relevanta personer ska uppfylla för att anses ha det goda anseende som krävs för tillstånd. Prövningen ska som minst omfatta de villkor som framgår av artikel 6.1 tredje stycket a och b i trafiktillståndsförordningen. Kravet på gott anseende innebär att den trafikansvarige eller transportföretaget inte får ha dömts för ett eller flera allvarliga brott eller ådragit sig sanktioner för en eller flera allvarliga överträdelser av nationell lagstiftning eller EU-regelverk inom vissa uppräknade områden. I artikel 6.1 tredje stycket a och b har ytterligare

områden lagts till som ska beaktas vid prövningen av det goda anseendet. Framöver ska även allvarliga överträdelse av nationella skatteregler och allvarliga överträdelse av unionsreglerna vad gäller utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, tillämplig lag för avtalsförpliktelser och cabotage beaktas.

Av yrkestrafiklagen framgår att kravet på gott anseende inte är uppfyllt av den som har dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelse av bestämmelser inom området som anges i artikel 6.1 tredje stycket i trafiktillståndsförordningen. Mot bakgrund av att det i yrkestrafiklagen direkt hänvisas till artikel 6.1 i trafiktillståndsförordningen, krävs ingen ändring med anledning av de tillägg som gjorts i trafiktillståndsförordningen i detta avseende (2 kap. 4 §).

3.5 Kravet på ekonomiska resurser

Promemorians förslag: Ett företag ska fortsatt ha kapital och reserver till ett värde av minst 9 000 euro om ett fordon används i verksamheten och ytterligare minst 5 000 euro för varje ytterligare fordon som används. Kravet gäller oavsett vilken totalvikt fordonet har.

Prövningen av ett företags vilja och förmåga att uppfylla sina skyldigheter till det allmänna ska vara en del av prövningen av kravet på ekonomiska resurser i stället för en del av kravet på gott anseende.

Skälen för förslaget

Kravet på ett företags kapital och reserver ska vara detsamma som i dag

I artikel 7 i trafiktillståndsförordningen finns bestämmelser om villkor avseende kravet på ekonomiska resurser. Artikel 7.1, som anger storleken på det kapital och reserver som ett företag ska förfoga över, har ändrats i och med att förordningens tillämpningsområde har utökats till att även omfatta företag som bedriver yrkesmässig trafik med lättare fordon. Enligt bestämmelsen ska ett företag som bedriver yrkesmässig trafik förfoga över ekonomiska resurser om minst 9 000 euro för första motorfordonet och ytterligare minst 5 000 euro för varje tillkommande motorfordon eller fordonskombination. För varje tillkommande motorfordon eller fordonskombination med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton är det tillräckligt att företaget förfogar över ytterligare minst 900 euro. Om företaget enbart bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton, ska företaget förfoga över ekonomiska resurser om minst 1 800 euro för första motorfordonet som används och minst 900 euro för varje ytterligare motorfordon eller fordonskombination som används. Medlemsstaterna får kräva att företag som är etablerade på deras territorium visar att de för dessa lättare motorfordon eller fordonskombinationer förfogar över samma belopp av kapital och reserver som om företaget bedrivit en verksamhet med motorfordon med en högre totalvikt. I skäl 15 till förordning (EU) 1055/2020 anges vidare att för att bibehålla och skapa hög standard för

företag utan negativ inverkan på den inre marknaden för vägtransporter bör medlemsstaten tillåtas att tillämpa de finansiella krav som avser användningen av tunga fordon även på de företag som är etablerade på deras territorium i fråga om fordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.

Sverige har gjort trafiktillståndsförordningen tillämplig på lätta fordon. Det innebär, enligt den hittillsvarande lydelsen av artikel 7.1, att en tillståndshavare ska förfoga över ekonomiska resurser om 9 000 euro för första fordonet och ytterligare 5 000 euro för varje tillkommande fordon, oavsett vilken totalvikt fordonet har. Som anförs ovan gjorde regeringen i samband med yrkestrafiklagens tillkomst bedömningen att det fanns risk för en snedvridning av konkurrensen på godstransportmarknaden med en förskjutning av transporter från tunga till lätta fordon om lätta fordon inte skulle inkluderas i lagens tillämpningsområde (prop. 2011/12:80 s. 78 f.). Samma risk får anses föreligga om kraven på ekonomiska resurser skulle vara olika mellan tunga och lätta fordon. Det bedöms inte finnas något skäl att frånga de krav på ekonomiska resurser som finns i dag. För att bibehålla dagens ordning bör det framgå av yrkestrafiklagen att företaget oavsett fordonets vikt ska förfoga över ekonomiska resurser om 9 000 euro för första fordonet som används och 5 000 euro för varje ytterligare fordon som används. Det som nu föreslås medför även vissa följdändringar i yrkestrafikförordningen, som ansluter till regleringen av ekonomiska resurser. Det gäller regler som behandlar situationer när tillståndshavaren utökar antalet fordon i sin verksamhet och en ny prövning av kravet på ekonomiska resurser därför ska genomföras (4 kap. 3 och 5 §§ yrkestrafikförordningen).

Vilja och förmåga att fullgöra sin skyldighet till det allmänna

Vid prövningen av kravet på ekonomiska resurser får en medlemsstat enligt den nya artikeln 7.1a i trafiktillståndsförordningen kräva att företaget, den trafikansvarige eller andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut inte har utestående icke-personliga skulder till offentligrättsliga organ och inte är i konkurs eller är föremål för insolvens- eller likvidationsförfarande. Av skäl 16 till förordning (EU) nr 1055/2020 framgår att för att säkerställa en tillförlitlig vägtransportsektor och förbättra indrivningen av skulder till offentligrättsliga organ bör medlemsstaterna kunna kräva efterlevnad av betalningsskyldigheter gentemot offentliga organ, som mervärdesskatteskulder och socialförsäkringsavgifter, och kunna kräva att företag inte är föremål för förfaranden som har införts för att skydda deras tillgångar.

I Sverige beaktas redan de ovan nämnda omständigheterna i samband med tillståndsprövningen. Vid prövningen av om ett företag, en trafikansvarig eller andra personer med anknytning till verksamheten uppfyller kravet på gott anseende ska viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna beaktas. Vid prövningen beaktas om någon av de personer som ingår i prövningskretsen har eller har haft skulder, konkurser, insolvens- och likvidationsförfaranden. Detsamma gäller för företag som någon i prövningskretsen har eller har haft en ledande ställning i. Det finns två vägledande rättsfall där domstolen prövat hur en

konkurs ska påverka en sökandens möjlighet att erhålla ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

I rättsfallet RÅ 2004 not. 34 konstaterade dåvarande Regeringsrätten (numera Högsta förvaltningsdomstolen) att det förhållandet att sökanden eller en juridisk person i vilken denne har ett bestämmande inflytande är eller har varit försatt i konkurs är en omständighet som normalt medför att sökanden på grund av sina ekonomiska förhållanden inte bör meddelas tillstånd. I rättsfallet HFD 2015 ref. 65 konstaterade Högsta förvaltningsdomstolen att det förhållandet att den som ansöker om trafiktillstånd haft en ledande ställning i ett bolag som är eller har varit försatt i konkurs utgör en omständighet som starkt talar emot att bevilja ansökan, men att enbart ett sådant förhållande inte medför att den aktuella personen inte uppfyller kravet på gott anseende. Vid den helhetsbedömning av omständigheterna i det enskilda fallet som ska ligga till grund för prövningen fann domstolen att någon ekonomisk misskötsamhet inte kunde läggas sökanden till last trots konkursen. Kravet i yrkestrafiklagen på gott anseende ansågs därmed vara uppfyllt trots att den sökande haft en ledande ställning i ett bolag som försatts i konkurs.

De prövades vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna bör även i fortsättningen beaktas vid en ansökan eller tillsyn. Mot bakgrund av att det i trafiktillståndsförordningen nu anger att detta kan ingå som ett krav i prövningen av att företaget har tillräckliga ekonomiska resurser föreslås att viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna ska beaktas vid prövningen av det kravet i stället för vid prövningen av kravet på gott anseende. Det finns inte några skäl att ändra vilka personers vilja och förmåga som ska prövas och prövningskretsen bör alltså vara densamma både vid prövningen av det goda anseendet och av ekonomiska resurser. En följdändring bör göras såvitt avser tillståndshavarens skyldighet att anmäla när en person i prövningskretsen byts ut eller tillkommer.

Utgångspunkten vid prövningen av viljan och förmågan att fullgöra sin skyldighet till det allmänna bör även i fortsättningen vara en helhetsbedömning av omständigheterna i det enskilda fallet. När exempelvis en konkurs förekommer bör det alltså vid prövningen beaktas vad som är orsaken bakom konkursen och om någon ekonomisk misskötsamhet kan läggas den prövade till last. Som tidigare bör prövningen som huvudregel omfatta händelser som ligger inom tre till fem år tillbaka i tiden. Längre tid tillbaka kan beaktas om det gäller en mycket allvarlig händelse eller om den prövades beteende visar på att han eller hon återkommande har skulder, konkurser eller liknande under en längre period.

Några följder av förslaget om kravet på ekonomiska resurser

En prövad person som inte uppfyller kravet på gott anseende ska i samband med ett avslag på en ansökan om tillstånd eller vid en återkallelse av ett tillstånd meddelas en olämplighetstid (se 2 kap. 5 § och 4 kap. 2 och 4 §§ yrkestrafiklagen). Om den trafikansvarige inte längre uppfyller kravet på gott anseende ska han eller hon olämplighetsförklaras och meddelas en olämplighetstid eller åläggas att genomföra hela eller del av provet i yrkeskunnande (se artikel 14 i trafiktillståndsförordningen och 4 kap. 2

och 3 §§ yrkestrafiklagen). Olämplighetstiden är en karenstid under vilken man inte kan ansöka om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. En konsekvens av förslaget ovan, om att viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna ska beaktas i prövningen om kravet på ekonomiska resurser är uppfyllt, är att bestämmelserna om olämplighetstid och olämplighetsförklaring inte längre är tillämpliga vid ett avslag eller en återkallelse av ett tillstånd. De omständigheter som ligger till grund för ett avslag eller återkallelse, t.ex. en konkurs, kommer dock även i fortsättningen att beaktas om personen i fråga ansöker om ett nytt tillstånd.

De uppgifter om sökandens ekonomiska förhållanden som behövs vid tillståndsprövningen kommer alltjämt omfattas av sekretess hos Transportstyrelsen (se 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen [2009:400], 9 § offentlighets- och sekretessförordningen [2009:641] och punkterna 17 och 77 i bilagan till förordningen). Förslaget kommer därför inte medföra någon ändring i fråga om vilka uppgifter som kan lämnas ut.

I samband med att en tillståndshavare utökar antalet fordon som används i verksamheten ska Transportstyrelsen pröva att tillståndshavaren även i fortsättningen uppfyller kravet på gott anseende. För att prövningen även i fortsättningen ska omfatta viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna bör detta framgå av yrkestrafikförordningen (se 4 kap. 5 §).

3.6 Kravet på yrkeskunnande

Promemorians förslag: Transportstyrelsen ska inte få medge undantag från kravet på yrkeskunnande för ett företag som enbart avser att bedriva trafik med lätta fordon, om sökanden fortlöpande har lett ett vägtransportföretag under tio år före den 21 februari 2022.

Promemorians bedömning: Det saknas skäl att införa bestämmelser om att främja att fortbildning anordnas med treårsintervaller.

Skälen för förslaget och bedömningen

Undantag från kravet på godkänt prov i yrkeskunnande för företag som bedriver trafik med lätta fordon bör inte vara möjlig

Trafiktillståndsförordningen medger i vissa fall att medlemsstaterna får medge undantag från kravet på prov i yrkeskunnande. I yrkestrafikförordningen anges att Transportstyrelsen får medge undantag från skyldigheten att avlägga examensprov i yrkeskunnande (2 kap. 3 §). Mot bakgrund av att tillämpningsområdet för trafiktillståndsförordningen utökas till att även omfatta företag som bedriver trafik med lättare fordon införs en ny möjlighet att bevilja undantag från prov i yrkeskunnande (artikel 9 andra stycket). Undantaget gäller för personer som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som enbart använder motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton. Enligt bestämmelsen är det möjligt att medge undantag från kravet på ett prov i yrkeskunnande om en person fortlöpande lett ett företag av samma typ under hela den tioårsperioden som föregår den 21 februari 2022.

Det bedöms inte finnas skäl att införa den nya undantagsmöjligheten eftersom företag som bedriver trafik med lätta fordon i Sverige varit inkluderade i trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde alltsedan kravet på yrkeskunnande infördes. Någon utökad möjlighet för Transportstyrelsen att medge undantag från kravet på examensprov bör därför inte införas. För att exkludera möjligheten att medge undantag i detta fall bör den aktuella bestämmelsen i yrkestrafikförordningen justeras.

Det saknas skäl att införa krav på att utbildningar ska anordnas

I artikel 8 i trafiktillståndsförordningen finns bestämmelser om villkor avseende kravet på yrkeskunnande. För att uppfylla kravet ska berörda personer besitta kunskaper i vissa angivna ämnen. Kunskaperna ska styrkas genom ett obligatoriskt examensprov (prov i yrkeskunnande). Enligt artikel 8.5 får en medlemsstat främja att det med visst intervall anordnas fortbildning i de ämnen som ingår i ett prov i yrkeskunnande. Den aktuella bestämmelsen har ändrats på så sätt att det angivna intervallet har kortats ner från tio till tre år.

Det finns i svensk rätt inte något krav på utbildning inför provet i yrkeskunnande och inte heller någon reglering om vare sig obligatorisk eller frivillig fortbildning. Trots avsaknaden av författningsreglerade krav på utbildning anordnas utbildningar i yrkeskunnande på marknaden inför provet i yrkeskunnande. Det saknas skäl att vidta några åtgärder med anledning av ändringen i artikel 8.5 i trafiktillståndsförordningen.

3.7 Villkor för att bedriva yrkesmässig trafik

Promemorians förslag: Möjligheten att förena ett tillstånd med villkor ska upphöra.
--

Skälen för förslaget: Utöver kraven att företag som bedriver yrkesmässig trafik ska vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat, ha gott anseende, ha tillräckliga ekonomiska resurser och ha erforderligt yrkeskunnande har det hittills även varit möjligt för medlemsstaterna att införa ytterligare krav som företagen ska uppfylla för att tillåtas att bedriva yrkesmässig trafik. Ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik får förenas med villkor om det finns särskilda skäl (2 kap. 7 § yrkestrafiklagen). Sådana villkor får beslutas såväl i samband med att tillstånd ges som senare under tillståndstiden. Ett villkor kan exempelvis meddelas om det finns fog för att kräva att en tillståndshavare med vissa intervaller redovisar sina ekonomiska förhållanden. Särskilda skäl måste föreligga för att villkor ska kunna meddelas, och det måste finnas ett klart dokumenterat behov av villkoret. Helhetsbilden ska vara utslagsgivande för om det är befogat och skäligt att villkor meddelas (prop. 2011/12:80 s. 77 f.).

Möjligheten i trafiktillståndsförordningen för en medlemsstat att besluta om att införa ytterligare krav har nu tagits bort. Den aktuella bestämmelsen i yrkestrafiklagen behöver därför upphävas. Mot bakgrund av att det hädanefter inte kommer att finnas möjlighet att meddela villkor behöver

ett antal följdändringar ske (5 kap. 1 och 5 §§ yrkestrafiklagen och 2 kap. 4 § yrkestrafikförordningen).

3.8 Olämplighetstid och prov

Promemorians förslag: För att en olämplighetsförklarad trafikansvarig inte längre ska anses vara olämplig för att bedriva yrkesmässig trafik, ska han eller hon avlägga ett prov i yrkeskunnande.

Om en ansökan om tillstånd avslås på grund av att sökanden eller någon annan prövad person inte uppfyller kravet på gott anseende får Transportstyrelsen avstå från att meddela en olämplighetstid, om det finns särskilda skäl.

Skälen för förslaget

Olämplighetstid vid olämplighetsförklaring av trafikansvarig

I artikel 14 i trafiktillståndsförordningen finns bestämmelser om olämplighetsförklaring av en trafikansvarig när denne förlorat sitt goda anseende. Enligt artikel 6.3 ska kravet på gott anseende inte anses ha uppfyllts förrän det har återupprättats eller någon annan åtgärd med likvärdig verkan har vidtagits i enlighet med relevanta bestämmelser i nationell lagstiftning. Kompletterande bestämmelser om detta finns i 4 kap. yrkestrafiklagen. Transportstyrelsen kan besluta att den trafikansvarige ska meddelas en olämplighetstid på mellan tre och fem år.

Artikel 14 i trafiktillståndsförordningen har ändrats på så sätt att den nu anger att en behörig myndighet inte får återupprätta den trafikansvariges goda anseende tidigare än ett år efter förlusten av det goda anseendet och under alla omständigheter inte förrän den trafikansvarige har visat att hon eller han har genomgått lämplig utbildning i minst tre månader eller har klarat ett examensprov i de ämnen som ska ingå i ett prov i yrkeskunnande.

I fråga om olämplighetstidens längd gjorde regeringen i samband med yrkestrafiklagens tillkomst bedömningen att tiden, med hänsyn till att förlusten av det goda anseendet beror på allvarlig eller upprepad brottslighet, inte bör vara för kort och att det alltså finns skäl att meddela en olämplighetstid om tre till fem år (prop. 2011/12:80 s. 86). Mot bakgrund av att förutsättningarna för en olämplighetsförklaring inte har ändrats saknas skäl att ändra regleringen i yrkestrafiklagen i fråga om olämplighetstidens längd.

Prov för att den trafikansvarige inte längre ska anses vara olämplig

Om en olämplighetsförklaring beror på bristande ämneskunskap får den trafikansvarige åläggas att avlägga hela eller delar av ett prov i yrkeskunnande i stället för att meddelas en olämplighetstid (4 kap. 2 och 3 §§ yrkestrafiklagen). Som nämns ovan har artikel 14 även ändrats på så sätt att en trafikansvarig som förklaras olämplig måste genomgå en utbildning om minst tre månader eller avlägga ett examensprov för att återupprätta det goda anseendet.

Det finns i svensk rätt inte något krav på att genomgå en utbildning inför det prov i yrkeskunnande som en trafikansvarig ska ha klarat för att

uppfylla kravet på yrkeskunnande vid en tillståndsprövning. Det finns inte heller någon reglering om vare sig obligatorisk eller frivillig fortbildning. I linje med detta bedöms det inte heller aktuellt att föreskriva att den trafikansvarige ska genomgå en utbildning för att inte längre anses som olämplig. En trafikansvarig ska alltså som en del i att inte längre anses som olämplig avlägga ett godkänt examensprov. Innehållet i examensprovet ska omfatta de ämnen som framgår av del 1 i bilaga I till trafiktillståndsförordningen och motsvarar innehållet i provet i yrkeskunnande (artikel 8.1 och 14.1). Det bedöms därför vara lämpligt att det prov som en olämplighetsförklarad trafikansvarig ska avlägga är provet i yrkeskunnande. Mot denna bakgrund bör yrkestrafiklagen ändras så att det framgår att en trafikansvarig inte längre ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik när olämplighetstiden förflutit och han eller hon avlagt ett prov i yrkeskunnande (4 kap. 2 §). Vidare bör Transportstyrelsens valmöjlighet att ålägga en trafikansvarig att avlägga hela eller del av provet i yrkeskunnande om en olämplighetsförklaring har sin grund i bristande ämneskunskap tas bort (4 kap. 3 §).

I vägtrafikregistret ska vissa uppgifter om bland annat tillstånd registreras (se bilaga 3 i vägtrafikdataförordningen). Detta gäller exempelvis uppgifter om olämplighetsförklaring av en trafikansvarig (artikel 16.2 f i trafiktillståndsförordningen). En av uppgifterna som ska registreras är den dag olämplighetsförklaringen upphör att gälla. Dagen som registreras är när olämplighetstiden löper ut. Även uppgift om att den trafikansvarige har avlagt ett godkänt prov i yrkeskunnande bör registreras.

Olämplighetstid vid avslag på ansökan om tillstånd

I 2 kap. 5 § yrkestrafiklagen framgår den olämplighetstid som kan bli aktuell när en ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik avslås på grund av att kravet på gott anseende inte är uppfyllt. I sådana fall ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

Både när en ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik behandlas och när en fråga om återkallelse av ett tillstånd aktualiseras bedöms sökandens respektive tillståndshavarens goda anseende. I frågan om huruvida en misstanke om ett begånget brott ska utgöra grund för ett avslag på en ansökan om tillstånd respektive ett ingripande mot ett trafiktillstånd, har situationen vid en ansökan bedömts skilja sig från den vid ett ifrågasatt innehav av ett befintligt tillstånd. När misstanke finns om att ett brott begåtts kan detta ligga till grund för att avslå en ansökan, medan det som regel bör krävas ett lagakraftvunnet avgörande i skuldfrågan innan en slutlig återkallelse av ett tillstånd kan ske (se prop. 1997/98:63 s. 67). Detta innebär att det ställs högre krav vid en ansökan än vid en tillsyn, eftersom det krävs en högre nivå av misskötsamhet för att återkalla ett tillstånd än för att avslå en ansökan.

Att bedömningen av det goda anseendet skiljer sig åt vid en ansökan och en tillsyn innebär att en person i samband med att en ansökan om tillstånd prövas kan anses vara olämplig, samtidigt som han eller hon bedöms vara lämplig i förhållande till ett befintligt tillstånd. Detta har visat sig leda till problem i tillämpningen av bestämmelsen att den som får avslag på en ansökan ska meddelas en olämplighetstid, eftersom den som redan har ett

tillstånd men får avslag på en ny ansökan inte samtidigt bör meddelas en olämplighetstid. Mot den bakgrunden bör en ansökan få avslås utan att en olämplighetstid bestäms, om det finns särskilda skäl.

3.9 Tillsyn

Promemorians förslag: En tillståndshavare ska årligen anmäla antalet anställda och förare till Transportstyrelsen. Vid en utebliven anmälan ska tillståndshavaren kunna dömas till penningböter.

En tillståndshavare ska på begäran av Transportstyrelsen lämna de uppgifter som styrelsen behöver för att pröva om företaget fortlöpande uppfyller villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik.

Transportstyrelsen ska få uppgifter om en tillståndshavare eller en prövad person dömts till ansvar för att ha beställt en transport av ett utlandsetablerat transportföretag och en utstationeringsdeklaration inte skickats in till Arbetsmiljöverket.

Om en svensk myndighet vid en kontroll av ett utlandsetablerat transportföretag misstänker att företaget inte uppfyller kravet på etablering ska myndigheten anmäla det till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen ska begära att den behöriga myndigheten i etableringsmedlemsstaten ska utföra en kontroll av om etableringskravet är uppfyllt.

Skälen för förslaget

En tillståndshavare ska anmäla antalet anställda och förare vid utgången av föregående år till Transportstyrelsen

I artikel 5 i trafiktillståndsförordningen regleras villkor som behandlar etableringskravet och i artikel 16 i trafiktillståndsförordningen regleras vilka uppgifter som ska registreras i det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag. Enligt de ändrade bestämmelserna avseende etableringskravet ska ett företag enligt artikel 5.1 g bl.a. fortlöpande och regelbundet förfoga över ett antal förare som normalt är stationerade vid ett driftscentrum i medlemsstaten, i ett antal som står i proportion till företagets transportvolym. Enligt nya artikel 16.2 h ska antalet anställda i företaget den 31 december registreras i det nationella elektroniska registret senast den 31 mars året därpå.

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. En sådan anmälan bör göras senast den 31 mars varje år, för att överensstämja med kravet i trafiktillståndsförordningen. För att Transportstyrelsen vid en tillsyn ska kunna kontrollera om det nya villkoret i artikel 5.1 g i trafiktillståndsförordningen är uppfyllt bör det av anmälan även framgå hur många av de anställda som är förare och som normalt är stationerade i Sverige. Mot bakgrund av att uppgifterna om antalet förare behövs vid kontroll av kravet på etablering bör även den uppgiften registreras i vägtrafikregistret enligt bilaga 3 till vägtrafikdataförordningen. En

tillståndshavare kan dömas till penningböter om denne inte anmäler vilka fordon som används i yrkesmässig trafik eller inte anmäler att någon som ska prövas för tillståndet har tillkommit. En anmälan om antalet anställda och antalet förare är av betydelse för att Transportstyrelsen ska kunna kontrollera att tillståndshavaren uppfyller kravet på etablering. Mot bakgrund av de befintliga straffbestämmelserna och att en utebliven anmälan från tillståndshavaren påverkar Transportstyrelsens kontrollmöjligheter bör även en utebliven anmälan av antalet anställda och förare vara straffbelagd (6 kap. 1 § yrkestrafikförordningen).

Ett beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska bland annat innehålla upplysningar om vilka uppgifter en tillståndshavare måste anmäla till Transportstyrelsen. Beslutet bör även innehålla en upplysning om tillståndshavarens skyldighet att årligen anmäla antalet anställda och förare till Transportstyrelsen. En ändring i yrkestrafikförordningen i enlighet med detta bör därför göras (2 kap. 4 § yrkestrafikförordningen).

Uppgifter om hur många anställda och hur många förare tillståndshavarna har kommer att användas i samband med att Transportstyrelsen utför tillsyn över tillståndshavaren. Uppgifterna kan även vara av intresse för att exempelvis analysera utvecklingen av transportmarknaden eller som underlag i konsekvensbedömningar. För att uppgifterna även ska kunna användas för dessa ändamål krävs att de är sökbara i vägtrafikregistret. Antalet anställda och antalet förare bör därför tillåtas som sökbegrepp i vägtrafikregistret (4 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen).

Tillståndshavare ska lämna uppgifter på begäran av Transportstyrelsen

Ändringarna i trafiktillståndsförordningen innebär bland annat att företagen ålagts fler villkor för att uppfylla etableringskravet. Ett av villkoren är att fordon som används i internationella transporter ska återvända till ett driftscentrum i etableringsmedlemsstaten senast inom åtta veckor efter avfärden (artikel 5.1 b). Av färdskrivarförordningen framgår att uppgifter om platsen där den dagliga arbetsperioden inleds, gränspassager, platsen för lastnings- och lossningsoperationer och platsen där den dagliga arbetsperioden avslutas ska registreras i färdskrivaren, liksom uppgifter om fordonets position var tredje timme under körtiden. Uppgifterna från färdskrivaren får användas i syfte att kontrollera efterlevnaden av bl.a. trafiktillståndsförordningen (artikel 2.1 i förordning (EU) 2020/1054). Detta innebär att Transportstyrelsen kan behöva kontrollera färdskrivaruppgifterna för att bedöma om nämnda villkor i trafiktillståndsförordningen är uppfyllt.

Av artikel 12 i trafiktillståndsförordningen framgår att den behöriga myndigheten ska kontrollera att företag som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven för tillstånd enligt artikel 3 i förordningen. I samband med sin tillsyn begär Transportstyrelsen in uppgifter från tillståndshavare. För att tydliggöra att en tillståndshavare på begäran av Transportstyrelsen ska lämna in de uppgifter styrelsen behöver för kontrollen bör detta uttryckligen regleras. Transportstyrelsen kommer därmed att kunna begära in färdskrivaruppgifter eller andra uppgifter som behövs för att pröva om företaget uppfyller kraven i artikel 3 i trafiktillståndsförordningen.

Transportstyrelsens tillgång till belastningsuppgifter och domar

Polismyndigheten ska underrätta Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i belastningsregistret om den registrerade gjort sig skyldig till vissa brott (6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen). Transportstyrelsen får sammanställa uppgifterna om de avser bl.a. den som har gällande tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, den vars tillstånd tillfälligt har dragits in eller någon annan prövad person som avses i yrkestrafiklagen. Vidare ska en domstol när den dömt någon för ett brott som anges i 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen sända en kopia av domen eller beslutet till Transportstyrelsen om domen eller beslutet avser någon som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, någon som har transporttillstånd, någon som utför cabotagetrafik, en trafikansvarig, en övrigt prövad eller en förare av yrkesmässig trafik och brottet har begåtts i samband med utövandet av den trafiken (5 kap. 3 § yrkestrafikförordningen). Uppgifterna från Polismyndigheten och domstolarna behövs för att Transportstyrelsen ska kunna inleda en tillsyn vid allvarliga eller upprepade brott.

I artikel 6.1 tredje stycket a och b i trafiktillståndsförordningen har ytterligare överträdelse lagts till som ska beaktas när kravet på det goda anseendet prövas vid en ansökan om tillstånd eller vid en tillsyn. Det gäller överträdelse av nationella skatteregler och överträdelse av unionsregler om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, tillämplig lag för avtalsförpliktelse och cabotage. Av de nya områdena som lagts till i artikel 6.1 tredje stycket är överträdelse av skattelagstiftningen och bestämmelserna om cabotagetrafik vid persontransporter på väg straffbelagda, se skattebrottslagen (1971:69) och 4 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Även det s.k. beställaransvaret bör räknas in i överträdelse av regler om cabotage, när beställaren också är tillståndshavare eller en prövad person. Med beställaransvar för cabotage avses att den som yrkesmässigt beställer en transport som utförs i strid med bestämmelserna om cabotagetrafik eller cabotagetransporter kan dömas till ansvar om han eller hon vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att villkoren för att utföra transporter inte var uppfyllda, se 6 och 6 a §§ förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska samarbetsområdet (EES). Även brott mot det beställaransvar som föreslås för den som beställer en transport av en arbetsgivare som inte har lämnat in en utstationeringsdeklaration bör beaktas, om beställaren är en tillståndshavare eller en prövad person.

I uppräknningen av brott i 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen finns bl.a. brott som avses i skattebrottslagen och brott enligt 4, 6 och 6a §§ förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) redan med. Brott mot den föreslagna bestämmelsen om beställares ansvar vid överträdelse av utstationeringsregelverket bör läggas till i, så att Transportstyrelsen får en underrättelse när en person döms för ett sådant brott. Bestämmelsen i 6 kap. 3 § vägtrafikdataförordningen är sekretessbrytande. Det nu föreslagna tillägget innebär därför att det inte finns hinder enligt sekretessregleringen mot att Polismyndigheten lämnar den nu aktuella uppgiften till Transport-

styrelsen. Uppgifterna kommer hos Transportstyrelsen att omfattas av sekretess enligt 35 kap. 4 § första stycket 3.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), i det följande EU:s dataskyddsförordning, utgår från att varje behandling av personuppgifter måste vila på en av de rättsliga grunder som räknas upp i artikel 6.1. I artikel 6.3 första stycket EU:s dataskyddsförordning ställs krav på att grunden för behandling av personuppgifter enligt artikel 6.1 c (rättslig förpliktelse) och e (uppgift av allmänt intresse eller myndighetsutövning) ska vara fastställd i enlighet med unionsrätten eller den nationella rätten. I propositionen Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet beskrivs Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet och den rättsliga grunden enligt EU:s dataskyddsförordning för styrelsens personuppgiftsbehandling, bl.a. när det gäller behandling i syfte att kunna utföra de uppgifter som åligger myndigheten när det gäller tillståndsgivning och tillsyn (se prop. 2018/19:33 avsnitt 5.3.2, 7.4, 7.11.1 och 7.11.2). Transportstyrelsen bedriver verksamhet på yrkestrafikområdet som i stor utsträckning kräver behandling av personuppgifter för att kunna utföras. Styrelsens uppgifter på detta område följer bl.a. av trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen. Uppgifterna är regelmässigt av allmänt intresse och innefattar i stor utsträckning myndighetsutövning. Uppgifterna kan även innebära en rättslig förpliktelse.

Vägtrafikdatalagen (2019:369) gäller vid behandling av personuppgifter i Transportstyrelsens verksamhet på vägtrafikområdet som rör fordon, behörigheter, tillstånd och tillsyn. Enligt 2. kap. 14 § vägtrafikdatalagen får personuppgifter behandlas i Transportstyrelsens verksamhet som rör tillsyn om det är nödvändigt för att hantera frågor om bl.a. tillsyn. Ändamålet med den aktuella behandlingen av belastningsuppgifterna är att Transportstyrelsen ska få underlag för att bedöma om ett tillstånd ska återkallas. Behandling av uppgifter om överträdelse kan typiskt sett anses innebära ett intrång i den enskildes personliga integritet. De angivna uppgifterna måste dock behandlas för att Sverige ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt EU-rätten. Behandlingen av uppgifterna sker under kontroll av en myndighet, Transportstyrelsen. Den bedöms därmed förenlig med artikel 10 i EU:s dataskyddsförordning och 3 kap. 8 § dataskyddslagen. Artikel 10 i EU:s dataskyddsförordning reglerar behandling av personuppgifter som rör fällande domar i brottmål och överträdelse. Av 3 kap. 8 § dataskyddslagen framgår att personuppgifter som avses i den artikeln får behandlas av myndigheter. Som anges ovan omfattas uppgifterna av sekretess enligt 35 kap. 4 § första stycket 3 OSL. Vid en sammanvägd bedömning bedöms den nu aktuella behandlingen av personuppgifter vara proportionerlig i förhållande till det intrång i enskildas personliga integritet som behandlingen kan medföra för den enskilde.

Transportstyrelsen får information om relevanta administrativa sanktioner

Överträdelser av regelverken på de områden som har tillkommit i artikel 6.1 tredje stycket i trafiktillståndsförordningen leder i vissa fall till en administrativ sanktion. Detta gäller vid överträdelser av bestämmelserna om cabotagetransporter vid godstransporter på väg och utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn samt skattelagstiftningen. I dessa fall består sanktionen av en sanktionsavgift eller ett beslut om skattetillegg. Sanktionsavgift för överträdelse av cabotagereglerna påförs utlandsetablerade transportföretag. Detsamma gäller i vissa fall även för sanktionsavgifter vid överträdelser av utstationeringsreglerna. Sådana sanktioner är inte relevanta i Transportstyrelsens tillsyn, eftersom den tillsyn som myndigheten utövar avser svenska tillståndshavare. En svensk tillståndshavare kan dock i vissa fall påföras en sanktionsavgift enligt utstationeringsreglerna i egenskap av tjänstemottagare, se 31 och 37 §§ lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare.

En myndighet ska anmäla till Transportstyrelsen om myndigheten uppmärksammar en omständighet som kan vara av betydelse för prövningen av om en tillståndshavare ska underrättas enligt artikel 13.1 i trafiktillståndsförordningen, dvs. om tillståndshavaren ska underrättas för att företaget riskerar att inte längre uppfylla kraven för tillstånd, eller om tillståndet ska återkallas eller tillfälligt dras in (5 kap. 1 § yrkestrafikförordningen). Underrättelseskyldigheten omfattar beslut om skattetillegg och Skatteverket lämnar redan i dag relevanta uppgifter till Transportstyrelsen. Underrättelseskyldigheten omfattar också beslut av Arbetsmiljöverket, t.ex. i fråga om sanktionsavgifter vid överträdelser av bestämmelserna i utstationeringslagen. Befintlig reglering är alltså tillräcklig för att Transportstyrelsen ska få de uppgifter som styrelsen behöver för att kunna inleda en tillsyn.

Underrättelseskyldighet vid misstanke om att ett utlandsetablerat transportföretag inte uppfyller etableringskravet

I artikel 18 i trafiktillståndsförordningen finns bestämmelser om administrativt samarbete mellan medlemsstaterna. Artikeln har fått en ny lydelse, och enligt punkten 4 ska medlemsstaterna svara på en begäran om information från alla behöriga myndigheter i andra medlemsstater och genomföra kontroller, inspektioner och utredningar av om de företag som är etablerade på deras territorium uppfyller kravet på etablering. En sådan begäran om information får omfatta tillgång till handlingar som krävs för att visa att de villkor som gäller för att kravet på etablering är uppfyllda. En begäran om information från medlemsstaternas behöriga myndigheter ska innehålla trovärdiga indikationer på eventuella överträdelser av etableringskravet, en uppgift om syftet med begäran och tillräckligt detaljerade uppgifter om den information och de handlingar som begärs.

Enligt artikel 18.1 ska medlemsstaterna utse en nationell kontaktpunkt med ansvar för utbytet av information med övriga medlemsstater när det gäller tillämpningen av trafiktillståndsförordningen. Transportstyrelsen är utsedd till nationell kontaktpunkt enligt artikel 18.1 (se 1 kap. 7 § tredje stycket 1 vägtrafikdataförordningen).

För att Transportstyrelsen ska kunna begära information från andra medlemsstater i enlighet med artikel 18.4 behöver myndigheten ha trovärdiga indikationer på att ett utlandsetablerat transportföretag inte uppfyller etableringskravet. En indikation på att ett utlandsetablerat transportföretag inte uppfyller kravet på etablering skulle t.ex. kunna vara om det framgår att transportföretagets fordon inte återvänt till ett driftscentrum i etableringsmedlemsstaten inom de föreskrivna åtta veckorna. Sådana uppgifter kan framkomma vid kontroller som utförs av andra myndigheter, t.ex. hos Polismyndigheten, Skatteverket och Arbetsmiljöverket. Uppgifterna hos Polismyndigheten bedöms bestå av information om att en polisman eller bilinspektör vid en vägkontroll konstaterar att det i färdskrivaren för det fordon som kontrolleras inte finns någon registrerad gränspassage in till etableringsmedlemsstaten de senaste åtta veckorna. Arbetsmiljöverket kan vid en arbetsmiljöinspektion få uppgifter på att ett utländskt transportföretag bedriver en kontinuerlig verksamhet i Sverige. Det skulle också kunna vara uppgifter som Skatteverket får tillgång till vid en skatterevision. Vissa av de uppgifter som nu kan vara aktuella bedöms inte omfattas av sekretess hos den myndighet som utfört kontrollen. Andra uppgifter kan dock omfattas av sekretess, t.ex. uppgifter vid en skatterevision. Den underrättelseskyldighet som nu föreslås bryter dock sekretessen, vilket säkerställer att relevanta uppgifter om utlandsetablerade transportföretag kan lämnas till Transportstyrelsen. En underrättelseskyldighet bör införas om att en myndighet ska göra en anmälan till Transportstyrelsen om myndigheten uppmärksammar en omständighet som kan vara av betydelse för att ifrågasätta om det utlandsetablerade transportföretaget uppfyller kravet på etablering i trafiktillståndsförordningen. En sådan underrättelseskyldighet bryter eventuell sekretess, vilket möjliggör att uppgiften kan lämnas till Transportstyrelsen.

En sådan anmälan till Transportstyrelsen som nu är i fråga kan omfattas av tillsynssekretess (30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen jämfört med 9 § offentlighets- och sekretessförordningen och bilagan till den förordningen). Sekretess gäller för uppgift om enskilda affärs- eller driftförhållanden vid Transportstyrelsens tillståndsgivning och tillsyn om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs. För uppgift om andra ekonomiska eller personliga förhållanden gäller sekretess för den som har trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för myndighetens verksamhet. Om sekretess gäller för en uppgift får uppgiften som huvudregel inte röjas för en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation (8 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen). Uppgiften kan dock lämnas ut om utlämnandet sker i enlighet med en särskild föreskrift i lag eller förordning. För att sekretess inte ska hindra att Transportstyrelsen vid en begäran om information till en behörig myndighet i en annan medlemsstat ska kunna ange sådana trovärdiga indikationer på eventuella överträdelser som krävs enligt artikel 18.4 i trafiktillståndsförordningen bör en sekretessbrytande bestämmelse införas som möjliggör för Transportstyrelsen att lämna vidare den information som nu är i fråga. I fråga om information om svenska tillståndshavare som begärs av en utländsk behörig myndighet behövs inte någon ytterligare reglering för att Transportstyrelsen ska kunna lämna ut informationen, eftersom artikel 18.4 anger att en sådan begäran om

information i fråga om etableringskravet ska besvaras (jfr 8 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen).

3.10 Utbyte av information

Promemorians förslag: Antalet anställda och förare som en tillståndshavare har ska registreras i vägtrafikregistret. Det ska även vara möjligt att söka fram uppgifter från vägtrafikregistret med användande av sökbegreppen antalet anställda och antalet förare.

Transportstyrelsen ska få tillgång till vissa ytterligare uppgifter i belastningsregistret som styrelsen på begäran från en behörig myndighet i en annan medlemsstat får lämna ut.

Transportstyrelsen ska utses till behörig myndighet i fråga om informationssystemet för den inre marknaden vid tillämpningen av trafiktillståndsförordningen.

Skälen för förslaget

Nya krav på innehållet i det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag

I artikel 16 i trafiktillståndsförordningen regleras att varje medlemsstat ska föra ett nationellt elektroniskt register över vägtransportföretag och vilka uppgifter om en tillståndshavare som ska finnas registrerade. De nationella elektroniska registren är sammankopplade och tillgängliga på unionsnivå genom nationella kontaktpunkter enligt artikel 18. Informationsutbytet med andra medlemsstater sker genom det europeiska registret för vägtransportföretag (European Register of Road Transport Undertakings, i det följande ERRU) via de nationella kontaktpunkterna. Transportstyrelsen är utsedd till nationell kontaktpunkt i Sverige (se 1 kap. 7 § tredje stycket 1 vägtrafikdataförordningen).

I artikel 16.2 i trafiktillståndsförordningen har tre punkter lagts till i fråga om vilka uppgifter som ska registreras i det nationella registret. Dessa uppgifter är registreringsnummer på de fordon som företaget förfogar över, antalet anställda i företaget den 31 december föregående år och företagets riskvärde. Medlemsstaterna får välja att bevara de tillkommande uppgifterna i ett separat register. Uppgifterna ska göras tillgängliga för behöriga myndigheter i samband med vägkontroller senast i augusti 2023. Av skäl 17 i förordning (EU) 2020/1055 framgår att i synnerhet information om registreringsnummer för de fordon som transportföretagen förfogar över och företagets 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.

Bestämmelser om vägtrafikregistret finns i vägtrafikdatalagen och vägtrafikdataförordningen. Transportstyrelsen ansvarar för vägtrafikregistret, som bl.a. innehåller uppgifter om de företag som har meddelat tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige (se bilaga 3 till vägtrafikdataförordningen) och uppgifter om tillsyn (se bilaga 4 till vägtrafikdata-

förordningen). En tillståndshavare kan bedriva sin verksamhet som en enskild näringsidkare och i de fallen kan uppgifterna som ska registreras i det nationella elektroniska registret enligt artikel 16.2 utgöra personuppgifter. Enligt 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen ska Transportstyrelsen registrera uppgifter i vägtrafikregistret för de i lagen angivna ändamålen. Vilka uppgifter som ska registreras framgår av bilagorna 1–4 till vägtrafikdataförordningen. Skyldigheten att föra vägtrafikregistret är författningsreglerad och utgör en rättslig förpliktelse enligt artikel 6.1 c i EU:s dataskyddsförordning. Personuppgifter får behandlas av Transportstyrelsen om det är nödvändigt för att hantera frågor om tillstånd att bedriva yrkesmässig verksamhet (2 kap. 11 § vägtrafikdatalagen). Transportstyrelsen får vidare behandla personuppgifter om det är nödvändigt för att hantera frågor om tillsyn (2 kap. 14 § vägtrafikdatalagen). En tillståndshavare ska anmäla de fordon som används i yrkesmässig trafik till Transportstyrelsen och uppgifter om fordonen registreras redan i dag i vägtrafikregistret (4 kap. yrkestrafikförordningen). Även ett företags riskvärde registreras i vägtrafikregistret. Ändringarna i artikel 16.2 i trafik-tillståndsförordningen föranleder därför inte någon ändring i nationell rätt i dessa avseenden. När det gäller antalet anställda bör tillståndshavarna årligen anmäla en sådan uppgift till Transportstyrelsen (se avsnitt 3.9). I enlighet med artikel 16.2 h ska uppgiften registreras i det nationella elektroniska registret. En ändring i bilaga 3 i vägtrafikdataförordningen för att möjliggöra detta bör därför göras. Enligt 2 kap. 6 § vägtrafikdatalagen får Transportstyrelsen behandla personuppgifter om det är nödvändigt för att fullgöra en rättslig skyldighet att registrera eller på annat sätt dokumentera en personuppgift, eller en förpliktelse som följer av ett internationellt åtagande. När det gäller behandling av personuppgifter för att fullgöra ett internationellt åtagande, vilket inbegriper åtaganden som följer av EU-rättsakter, uttalar regeringen i propositionen *Behandling av personuppgifter samt registrering och användning av fordon på vägtrafikområdet* att när sådana överenskommelser som innehåller åtaganden för Transportstyrelsen på vägtrafikområdet har ingåtts, får det förutsättas att bedömningen har gjorts att den behandling av personuppgifter som krävs är proportionerlig i förhållande till det intrång i enskildas personliga integritet som åtagandet kan medföra (prop. 2018/19:33 s. 122). Någon annan bedömning görs inte i fråga om den personuppgiftsbehandling som följer av skyldigheten för Transportstyrelsen att registrera uppgift om antalet anställda i ett transportföretag, när detta bedrivs som enskild verksamhet.

Utlämnande av uppgifter från vägtrafikregistret till utländska myndigheter

Som nämnts är de nationella elektroniska registren sammankopplade och tillgängliga på unionsnivå genom nationella kontaktpunkter. Uppgifterna som registreras i vägtrafikregistret behöver därför kunna lämnas ut till behöriga myndigheter i andra medlemsstater.

En uppgift för vilken sekretess gäller enligt offentlighets- och sekretesslagen får som utgångspunkt inte röjas för en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation om inte utlämnandet sker i enlighet med en särskild föreskrift i lag eller förordning. Sekretessbelagda uppgifter kan få

lämnas ut till utländska myndigheter eller mellanfolkliga organisationer om uppgiften i motsvarande fall skulle få lämnas ut till en svensk myndighet och det enligt den utlämnande myndighetens prövning står klart att det är förenligt med svenska intressen att uppgiften lämnas till den utländska myndigheten eller den mellanfolkliga organisationen (8 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen). Uppgiften om ett företags riskvärde är en belastningsuppgift som tillförts vägtrafikregistret enligt vägtrafikdataförordningen och uppgiften är sekretessbelagd (35 kap. 4 § 3 offentlighets- och sekretesslagen). Uppgifter ur vägtrafikregistret får dock lämnas ut till en utländsk myndighet om utlämnandet sker med anledning av Sveriges medlemskap till Europeiska unionen (5 kap. 15 § vägtrafikdataförordningen). Transportstyrelsen kan alltså med stöd av gällande bestämmelser lämna ut uppgifter om företags riskvärde till behöriga myndigheter i andra medlemsstater. Det saknas därför behov av författningsändringar i detta avseende. För uppgifter om fordon och antalet anställda råder inte sekretess. Något hinder mot att lämna ut sådana uppgifter finns alltså inte.

Ett transportföretag kan bedrivas som enskild näringsverksamhet. I de fallen kan de uppgifter som enligt trafiktillståndsförordningen ska vara tillgängliga utgöra personuppgifter. Personuppgifter får behandlas i vägtrafikregistret om det är nödvändigt för att fullgöra en rättslig skyldighet att registrera eller på annat sätt dokumentera en personuppgift eller en förpliktelse som följer av ett internationellt åtagande. Sådana personuppgifter får också behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information till en utländsk myndighet om utlämnandet sker med anledning av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen (2 kap. 16 och 17 §§ vägtrafikdatalagen). Mot denna bakgrund – och med beaktande av redogörelsen ovan om Transportstyrelsens behandling av personuppgifter i dessa avseenden – finns det inte heller några hinder i dataskyddsregleringen mot att lämna ut de aktuella uppgifterna om fordons registreringsnummer, antalet anställda och ett företags riskvärde till behöriga myndigheter i andra medlemsländer. Någon annan bedömning än vad som tidigare gjorts i fråga om proportionaliteten i en sådan behandling görs inte. Inte heller i detta avseende finns behov av ytterligare reglering.

Under nämnda förhållanden får också direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret medges (3 kap. 4 § vägtrafikdatalagen). Transportstyrelsen får dock enbart medge en sökande direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret om det inte finns hinder mot att lämna ut uppgifterna enligt offentlighets- och sekretesslagen (jfr 4 kap. 14 § vägtrafikdataförordningen). Mot bakgrund av den sekretessbrytande bestämmelsen som nämnts ovan kan personuppgifterna i vägtrafikregistret lämnas ut till en utländsk myndighet genom direktåtkomst. Vilka sökbegrepp som får användas för att söka fram uppgifter från vägtrafikregistret är särskilt reglerat. Tillåtna sökbegrepp är bl.a. fordons registreringsnummer och användningsätt, serienummer på gemenskaps-tillstånd och kopia på gemenskapstillstånd och företags riskvärde (4 kap. 1–12 §§ vägtrafikdataförordningen). I denna promemoria föreslås det vidare att det ska bli tillåtet att använda antalet anställda som sökbegrepp (se avsnitt 3.9). Mot bakgrund av det nämnda bedöms befintliga bestämmelser vara tillräckliga för att uppgifter ska få sökas fram från

vägtrafikregistret och att uppgifterna ska få lämnas ut genom direktåtkomst.

Sammanfattningsvis finns det inte något behov av författningsändringar, förutom förslaget om att antalet anställda blir ett tillåtet sökbegrepp, för att de tillkommande uppgifterna ska kunna göras tillgängliga via den nationella kontaktpunkten i enlighet med artikel 16.5.

Kommissionen ska enligt artikel 16.6 andra stycket trafiktillståndsförordningen besluta om genomförandeakter för att specificera vilka funktionaliteter som gör att de nya uppgifter som ska registreras om fordonets registreringsnummer, antalet anställda och ett företags riskvärde kan göras tillgängliga för de behöriga myndigheterna i samband med vägkontroller. Slutlig ställning till om det krävs någon ytterligare reglering i vägtrafikdatalagen eller vägtrafikdataförordningen behöver tas när genomförandeakten är beslutad.

Tillgängliggörande av uppgifter till svenska myndigheter som utför kontroller inom vägtransportområdet

Enligt artikel 16.2 tredje stycket i trafiktillståndsförordningen ska uppgifterna om fordonets registreringsnummer, antalet anställda och ett företags riskvärde göras tillgängliga för behöriga myndigheter i samband med vägkontroller senast i augusti 2023. Åtkomst till uppgifterna kan även ges till myndigheter som har fått befogenhet att utföra kontroller och utdöma sanktioner inom vägtransportområdet, under förutsättning att tystnadsplikt eller liknande formell sekretesskyldighet gäller för deras tjänstemän enligt artikel 16.2 fjärde stycket.

Om tillståndshavaren är en enskild näringsidkare kan uppgifter som ska göras tillgängliga vid en vägkontroll vara personuppgifter. Personuppgifter som rör tillstånd eller tillsyn som Transportstyrelsen behandlar i sin verksamhet får enligt 2 kap. 12 och 15 §§ vägtrafikdatalagen även behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla sådana uppgifter om tillstånd eller tillsyn som behövs i en verksamhet som stat eller kommun ansvarar för enligt lag eller förordning. Transportstyrelsen kan under vissa förutsättningar bevilja direktåtkomst till personuppgifter i vägtrafikregistret om det inte finns hinder enligt offentlighets- och sekretesslagen. Uppgifter från vägtrafikregistret kan också lämnas ut elektroniskt, t.ex. genom en direkt dataförbindelse mellan Transportstyrelsen och berörd myndighets olika system i form av en filöverföring.

Polismyndigheten kan sedan tidigare söka på om ett fordon är anmält i yrkesmässig trafik. När det gäller en uppgift om antalet anställda ett företag har bedöms uppgiften inte omfattas av sekretess och kan alltså lämnas ut genom direktåtkomst eller genom en annan form av elektroniskt utlämnande. Någon ytterligare reglering behövs därför inte för att uppgiften ska kunna göras tillgänglig vid en vägkontroll. Som nämnts gäller däremot sekretess för ett företags riskvärde som registreras enligt bilaga 4 till vägtrafikdataförordningen, vilket innebär att det inte är tillåtet att medge direktåtkomst till uppgiften om det inte finns en sekretessbrytande bestämmelse. I promemorian *Ändringar i vägtrafikdataförordningen (2019:382)* och *förordningen (2019:383)* om fordons registrering och användning (I2020/02137) föreslås att en sådan sekretess-

brytande bestämmelse införs i vägtrafikdataförordningen och att Polismyndigheten och Skatteverket ska ha rätt att ta del av uppgifterna om riskvärde vid direktåtkomst till vägtrafikregistret. Förslaget i nämnda promemoria bedöms vara tillräckligt för att det ska vara möjligt att göra uppgiften om ett företags riskvärde tillgänglig vid en vägkontroll. Någon ytterligare reglering behövs inte.

När det gäller möjligheterna att vid en vägkontroll få tillgång till uppgifter om ett utlandsetablerat transportföretag, t.ex. företagets riskvärde eller vilka fordon som används, kan konstateras att kommissionen ska besluta om en genomförandeakt som ska medföra att uppgifterna ska kunna göras tillgängliga vid en vägkontroll. Ett slutligt ställningstagande om det krävs någon ytterligare reglering i vägtrafikdatalagen eller vägtrafikdataförordningen behöver alltså göras när genomförandeakten är beslutad. När det gäller den svenska regleringen kan dock konstateras att Transportstyrelsen vid sökning genom direktåtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i trafiktillståndsförordningen får behandla uppgifter i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten enligt EU:s dataskyddsförordning, lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, vägtrafikdatalagen och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa lagar (3 kap. 6 § vägtrafikdatalagen). När det gäller överföring av personuppgifter till vägtrafikregistret från en myndighet i något annat land får det bl.a. ske i samband med ett ärende om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt trafiktillståndsförordningen eller yrkestrafiklagen eller tillstånd att bedriva gods- eller persontransporter på väg enligt de EU-förordningar som reglerar detta (5 kap. 16 § vägtrafikdataförordningen). I avsnitt 5.3 föreslås även att uppgifter ska få överföras till vägtrafikregistret i samband med en kontroll enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Personuppgifter får också överföras när Transportstyrelsen enligt 5 kap. 18 § vägtrafikdataförordningen bistår andra myndigheter med att söka uppgifter i utländska register över vägtransportföretag. Polismyndigheten har sedan tidigare möjlighet att kontrollera gemenskapstillstånds giltighet via ERRU. Det finns inte något hinder i nuvarande reglering mot att Transportstyrelsen behandlar uppgifter från andra länders nationella elektroniska register eller att uppgifterna kan göras tillgängliga vid vägkontroller.

Sammanfattningsvis finns det inte behov av ytterligare ändringar i det nationella regelverket, utöver det som föreslås i promemorian Ändringar i vägtrafikdataförordningen (2019:382) och förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning, för att uppgifterna om fordons registreringsnummer, antalet anställda och ett företags riskvärde ska kunna tillgängliggöras vid vägkontroller.

Utlämnande av uppgifter ur belastningsregistret till utländska myndigheter

I det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag ska det enligt artikel 16.2 e i trafiktillståndsförordningen sedan tidigare registreras uppgifter om antal, kategori och typ av allvarliga överträdelse av vissa

unionsrättsakter på vägtransportområdet som har resulterat i en fällande dom eller en sanktion under de senaste två åren. Även dessa uppgifter får medlemsstaten välja att bevara i ett separat register. Belastningsregistret innehåller, såvitt nu är av intresse, uppgifter om den som genom dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot har ålagts påföljd för brott samt uppgifter om vilka brott den registrerade har gjort sig skyldig till (prop. 2011/12:80 s. 106 f.) Uppgifterna motsvarar de uppgifter som avses i artikel 16.2 e. Belastningsuppgifterna ska direkt eller på begäran göras tillgängliga för de behöriga myndigheterna i övriga medlemsstater via den nationella kontaktpunkten.

För att Transportstyrelsen ska kunna förmedla belastningsuppgifter till utländska myndigheter krävs att styrelsen har tillgång till uppgifterna och rätt att sända dem vidare till de aktuella myndigheterna. Uppgifter ur belastningsregistret får lämnas till en utländsk myndighet bl.a. om utlämnandet följer av en EU-rättsakt, se 11 § lagen (1998:620) om belastningsregister. Vissa uppgifter ur belastningsregistret ska lämnas ut om det begärs av Transportstyrelsen för förmedling till en utländsk myndighet i enlighet med artikel 16.2 i trafiktillståndsförordningen, se 16 d § förordningen (1999:1134) om belastningsregister. Uppgifterna motsvarar de överträdelse som framgår av artikel 6.1 tredje stycket b i trafiktillståndsförordningen.

Överträdelse mot unionsreglerna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, tillämplig lag för avtalsförpliktelse och cabotage är överträdelse som framöver ska beaktas när kravet på det goda anseendet prövas i samband med en ansökan om tillstånd eller tillsyn. Enligt artikel 16.2 e trafiktillståndsförordningen ska uppgifterna också registreras i det nationella elektroniska registret. Överträdelse mot bestämmelserna om cabotage trafik vid persontransporter på väg är straffbelagt och omfattas av de uppgifter som Transportstyrelsen har rätt att erhålla ur belastningsregistret, se 4 § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och 16 d § förordningen om belastningsregister. En tillståndshavare kan även dömas för brott mot bestämmelserna om beställares ansvar för otillåtna cabotage transporter. I avsnitt 7.11.10 föreslås också en ny straffbestämmelse om beställares ansvar när en transport utförs utan att arbetsgivaren har lämnat in en utstationeringsdeklaration. Även uppgifter om att en beställare har dömts till ansvar i detta avseende bör därför lämnas ut till Transportstyrelsen.

I samband med att tillämpningsområdet för lagen (2005:395) om vägarbetstid vid visst vägtransportarbete utökades till att även omfatta egenföretagare förbisågs att uppgiftsskyldigheten till Transportstyrelsen även borde avse brott mot den nya ansvarsbestämmelsen i 26 a § i den lagen. Även uppgifter om överträdelse av bestämmelser om maximivikt och maximimått för kommersiella fordon i internationell trafik ska registreras i det nationella elektroniska registret. Förordningen om belastningsregister bör därför kompletteras i dessa avseenden.

Utlämnande av uppgifter om administrativa sanktioner till utländska myndigheter

Även sanktionsavgifter som svenska tillståndshavare påförs för överträdelse enligt artikel 6.1 tredje stycket b i trafiktillståndsförordningen ska registreras i det nationella elektroniska registret enligt artikel 16.2 e. Ändringen av artikel 6.1 tredje stycket b innebär att även sanktionsavgifter som påförs vid överträdelse mot bestämmelserna om cabotagetransporter och vid överträdelse av bestämmelserna om utstationering i och för sig omfattas av artikel 16.2 e. Sanktionsavgift vid sådana överträdelse påförs dock enbart utlandsetablerade transportföretag, vilket alltså innebär att uppgifterna inte ska registreras i det svenska nationella elektroniska registret över vägtransportföretag.

Uppgifter om påförd sanktionsavgift som avser ett utlandsetablerat transportföretag ska däremot enligt bestämmelser i godsförordningen översändas till behörig myndighet i transportföretagets etableringsmedlemsstat via ERRU och registreras i etableringsmedlemsstatens nationella elektroniska register (se avsnitt 4.5).

Informationsutbyte via informationssystemet för den inre marknaden (IMI)

Enligt artikel 18 i trafiktillståndsförordningen ska medlemsstaternas behöriga myndigheter ha ett nära samarbete och snabbt bistå varandra och tillhandahålla varandra all annan information som är relevant för att främja genomförandet och efterlevnaden av förordningen. Informationsutbytet som beskrivs i artikel 18 har ändrats och förtydligats med tidsfrister. Informationsutbytet ska ske genom ERRU när det gäller information om fällande domar och sanktioner i fråga om allvarliga överträdelse av vissa unionsrättsakter och i övrigt genomförs genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI). IMI är ett kommunikationsverktyg för administrativt samarbete mellan behöriga myndigheter i medlemsstaterna. Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 av den 25 oktober 2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden och om upphävande av kommissionens beslut 2008/49/EG (IMI-förordningen) är behörig myndighet varje organ som är inrättat på nationell, regional eller lokal nivå och som har registrerats i IMI med specifikt ansvar när det gäller att tillämpa nationella lagar eller unionsakter som förtecknas i bilagan till IMI-förordningen på ett eller flera områden av den inre marknaden. Enligt artikel 18.8 i trafiktillståndsförordningen får varje medlemsstat utse den kontaktpunkt som utsetts enligt artikel 18.1 i förordningen till behörig myndighet i IMI. Mot bakgrund av att Transportstyrelsen är nationell kontaktpunkt enligt artikel 18.1 bör Transportstyrelsen också utses till behörig myndighet i fråga om IMI vid tillämpningen av trafiktillståndsförordningen. Detta bör framgå av vägtrafikdataförordningen.

I sammanhanget kan det noteras att Kommerskollegium är nationell samordnare för IMI, se 9 § 6 förordningen (2012:990) med instruktion för Kommerskollegium. Uppgiften innefattar att registrera och informera svenska myndigheter om systemet och underlätta kommunikationen mellan myndigheter i Sverige och andra EU-länder och länder inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet enligt IMI-förordningen.

3.11 Hänvisningar till trafiktillståndsförordningen

Promemorians förslag: Den statiska hänvisningen till trafiktillståndsförordningen i lagen om trängselskatt och vägtrafikdatalagen ska justeras så att den avser den senaste lydelsen av förordningen. Hänvisningar till trafiktillståndsförordningen i yrkestrafiklagen, yrkestrafikförordningen och vägtrafikdataförordningen ska vara dynamiska, dvs. avse förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Skälen för förslaget: Hänvisningar i svensk författning till en EU-rättsakt kan göras antingen statiska eller dynamiska. En statisk hänvisning innebär att hänvisningen avser EU-rättsakten i en viss angiven lydelse. En dynamisk hänvisning innebär att hänvisningen avser EU-rättsakten i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen. Hänvisningar till trafiktillståndsförordningen finns i flera författningar.

I 6 § lagen (2004:629) om trängselskatt finns bestämmelser om undantag från skatteplikt i vissa fall. I paragrafen finns en statisk hänvisning till trafiktillståndsförordningen. Hänvisningen bör alltså vara statisk men bör justeras så att hänvisningen avser den senaste lydelsen av förordningen. Även i 3 kap. 6 § vägtrafikdatalagen som reglerar hur Transportstyrelsen får behandla uppgifter som myndigheten får direktåtkomst till i en annan stats register över vägtransportföretag finns en statisk hänvisning till trafiktillståndsförordningen. Även denna bör justeras så att den avser den senaste lydelsen av förordningen. Genom att justera hänvisningen omfattar informationsutbytet via den nationella kontaktpunkten även de nya uppgifter som ska registreras i det nationella elektroniska registret.

I vägtrafikdataförordningen används både statiska och dynamiska hänvisningar till trafiktillståndsförordningen. För att få en enhetlig systematik och mot bakgrund av att uppgifterna som registreras i vägtrafikregistret främst avser beslut fattade av Transportstyrelsen med stöd av bl.a. trafiktillståndsförordningen är det lämpligt att dynamiska hänvisningar till trafiktillståndsförordningen genomgående används.

I yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen används dynamiska hänvisningar. Den hänvisningstekniken bör även i fortsättningen användas i de författningarna, även beträffande nya föreslagna bestämmelser.

3.12 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag: De kompletterande bestämmelserna till trafiktillståndsförordningen ska träda i kraft den 21 februari 2022. Äldre bestämmelser ska tillämpas vid överklaganden av beslut som fattats före den 21 februari 2022.

Skälen för förslaget: Ändringarna i trafiktillståndsförordningen ska börja tillämpas den 21 februari 2022. De ändringar i svenska författningar som behövs för att uppfylla kraven i trafiktillståndsförordningen i ändrad lydelse bör träda i kraft den dagen. Äldre bestämmelser i fråga om villkor för att uppfylla kraven i trafiktillståndsförordningen på etablering, gott anseende och ekonomiska resurser bör tillämpas vid ett överklagande av

beslut som fattats före den 21 februari 2022. En övergångsbestämmelse med den innebörden bör införas.

Möjligheten att förena ett tillstånd med villkor ska upphöra och bestämmelsen om ansvar för den som bryter mot sådana villkor upphävs (avsnitt 3.7). Några tillstånd med sådana villkor har inte beslutats av Transportstyrelsen. Någon övergångsbestämmelse i detta avseende behövs därför inte.

Det är även lämpligt att övriga ändringar som kompletterar trafiktillståndsförordningen, dvs. undantag för vissa djurtransporter, anmälan och användande av utländska fordon, innehållet i ett beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik och bestämmelser om olämplighetstid vid avslag, träder i kraft samtidigt. Även dessa ändringar bör därför träda i kraft den 21 februari 2022.

4 Godsförordningen

4.1 Bakgrund

Förordningen

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 det följande godsförordningen) reglerar under vilka förutsättningar ett företag etablerat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet får utföra internationella transporter och cabotagetransporter, tillfälliga inrikestransporter, i en annan medlemsstat än etableringsmedlemsstaten när det gäller godstransporter på väg. Förordningen innehåller närmare bestämmelser om gemenskapstillstånd, kopior av gemenskapstillstånd, förartillstånd och under vilka villkor ett transportföretag får utföra cabotagetransporter. En grundförutsättning för att få utföra internationella transporter och cabotagetransporter med fordon vars högsta tillåtna totala vikt, inbegripet släp, överstiger 3,5 ton är att transportföretaget innehar ett gemenskapstillstånd. Ett gemenskapstillstånd utfärdas om kraven i trafiktillståndsförordningen och de kompletterande bestämmelserna i nationell rätt är uppfyllda. Om föraren är tredjelandsmedborgare och inte är varaktigt bosatt i EU, krävs också att företaget har ett förartillstånd. Kraven för att beviljas ett förartillstånd är att föraren står till transportföretagets förfogande i överensstämmelse med de anställningsvillkor och den yrkesutbildning som fastställs för förare i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat. Förordningen innehåller även bestämmelser om informationsutbyte mellan medlemsstaterna vad gäller allvarliga överträdelse av unionens vägtransportlagstiftning som ett transportföretag gjort sig skyldig till och bestämmelser om att etableringsmedlemsstaterna i sina nationella elektroniska register över vägtransportföretag ska registrera nämnda överträdelse.

Godsförordningen har ändrats genom förordning (EU) 2020/1055. Ändringarna innebär bl.a. att transportföretag som utför transporter med

fordon med totalvikt över 2,5 ton behöver inneha ett gemenskapstillstånd och att villkoren för att få utföra cabotagetransporter har skärpts för att säkerställa att cabotagetransporter inte utförs så att de utvecklas till permanent eller kontinuerlig verksamhet. Även bestämmelser om kontroll av cabotagetransporter och ett krav på att medlemsstaterna ska införa ansvar för beställare av transporter har införts i förordningen. Det blir även möjligt för en medlemsstat att besluta om att bestämmelserna om cabotagetransporter ska vara tillämpliga på vägsträckan i en kombinerad transport enligt kombidirektivet.

Kompletterande bestämmelser i nationell rätt

I förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns bestämmelser som kompletterar godsförordningen. I den nationella förordningen föreskrivs bl.a. att Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt godsförordningen, vilket innebär att Transportstyrelsen handlägger ärenden om gemenskapstillstånd och förartillstånd. Behörig kontrollant att kontrollera bestämmelser om internationella transporter i godsförordningen är polismän och bilinspektörer – och i samband med kontroll av farligt gods även kustbevakningstjänsteman. När det gäller bevismaterial i samband med en kontroll av bestämmelserna om cabotagetransporter ska detta kunna visas upp för en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman. I förordningen finns också bestämmelser om ansvar vid överträdelser av bestämmelserna i godsförordningen och om ansvar för beställare. Även i vägtrafikdataförordningen finns kompletterande bestämmelser om att uppgifter om gemenskapstillstånd och förartillstånd ska registreras i vägtrafikregistret.

4.2 Kontroll av cabotagetransporter

Promemorians förslag: En polisman, bilinspektör och tulltjänsteman ska vara behöriga kontrollanter i fråga om bevis avseende cabotagetransporter.

Transportstyrelsen ska ta fram en tillsynsstrategi för kontroller av cabotagetransporter. Styrelsen ska också samordna så att kontroller av bestämmelserna vid två tillfällen per år utförs i Sverige och i minst en annan stat inom EES samtidigt.

Skälen för förslaget

Bevismaterial avseende cabotagetransporter ska tillhandahållas en behörig kontrollant i samband med en vägkontroll

I kapitel III i godsförordningen regleras under vilka förutsättningar ett transportföretag som är etablerat inom EES får utföra tillfälliga inrikestransporter (cabotage) i en medlemsstat annan än den där företaget är etablerat. Varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han eller hon är medborgare i ett tredjeland, innehar ett

förartillstånd ha rätt att utföra cabotagetransporter i enlighet med villkoren i godsförordningen. Enligt artikel 8.3 i godsförordningen ska sådana transporter endast anses förenliga med godsförordningen om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis för den föregående internationella transporten och för varje därpå följande cabotagetransport som utförts. Om fordonet varit i medlemsstaten inom den fyradagsperioden som föregår den internationella transporten ska transportföretaget även uppvisa tydliga bevis för alla transporter som utförts under den perioden. Inga ytterligare handlingar ska krävas som bevis för att villkoren har uppfyllts. Uppgifter från färdskrivaren får användas i syfte att kontrollera efterlevnaden av godsförordningen, se artikel 2.1 och 2.4 i förordning (EU) 2020/1055. Enligt skäl 23 till den förordningen bör vägkontroller utgå från transporthandlingar och, om sådana är tillgängliga, färdskrivardata.

Enligt nya artikel 8.4a i godsförordningen ska bevisen, på begäran och inom den tid som vägkontrollen tar, uppvisas för eller överförs till behörig kontrollant i värdmedlemsstaten, dvs. i den medlemsstat där cabotagetransporten utförs. Under vägkontrollen ska föraren tillåtas ta kontakt med sitt huvudkontor, den trafikansvarige eller andra personer eller enheter i syfte att innan vägkontrollen är avslutad tillhandahålla sådana bevis. I 3 a § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) anges bl.a. att det bevismaterial som avses i artikel 8.3 i godsförordningen ska kunna visas upp vid kontrolltillfället. Mot bakgrund av att detta nu följer direkt av godsförordningen bör den svenska bestämmelsen ändras. I likhet med vad som gäller i dag bör bevismaterialet visas upp för polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman, som alltså bör utses som behörig kontrollant enligt artikel 8.4a i godsförordningen. Det bör även i fortsättningen regleras i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) att en bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet och, om det är tillämpligt, ett förartillstånd ska visas upp i samband med kontrollen. Att färdskrivaruppgifterna vid en vägkontroll på begäran ska tillhandahållas kontrolltjänsteman framgår av kör- och vilotidsreglerna. Någon ytterligare reglering bedöms därför inte vara nödvändig.

En enhetlig tillsynstrategi ska tas fram för kontroller av cabotagetransporter

Enligt nya artikel 10a.1 i godsförordningen ska medlemsstaterna säkerställa att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas på deras territorium för att i ännu högre grad se till att de skyldigheter som fastställs i fråga om cabotagetransporter följs. Strategin ska främst inriktas på företag med högt riskvärde.

Vilken myndighet ska ha ansvar för en sådan nationell tillsynsstrategi? Det är polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman som kontrollerar om de transporter som utförs står i överensstämmelse med godsförordningen. Om så inte är fallet, ska ett förskott för sanktionsavgift beslutas och, i förekommande fall, även att fordonet inte får fortsätta färden. Beslutet om förskott och att fordonet inte får fortsätta färden ska underställas Transportstyrelsens prövning. Det är också Transportstyrelsen som sedan slutligen prövar om en sanktionsavgift ska påföras. Transportstyrelsen är

vidare ansvarig för att det finns en enhetlig tillsynsstrategi när det gäller kontroller av bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare. Mot bakgrund av detta är det lämpligt att Transportstyrelsen även får ansvaret för att ta fram en enhetlig tillsynsstrategi för kontroller av cabotage-transporter. I ansvaret med att ta fram en tillsynsstrategi ligger även ett ansvar att kontinuerligt hålla strategin aktuell. Någon särskild reglering om det är inte nödvändig. Polismyndigheten och Tullverket som utför vägkontrollerna av cabotage-transporter bör vara delaktiga vid utarbetandet av tillsynsstrategin och bör därför ges möjlighet att yttra sig vid framtagandet av strategin.

Enligt artikel 10a.2 i godsförordningen ska varje medlemsstat säkerställa att sådana kontroller som utförs i fråga om kör- och vilotidsreglerna där så är relevant även omfattar kontroller av bestämmelserna om cabotage-transporter. Artikel 10a.2 innebär alltså att en vägkontroll bör innefatta en kontroll av både bestämmelserna om kör- och vilotider och bestämmelserna om cabotage-transporter. I den tillsynsstrategi som ska tas fram bör kravet i artikel 10a.2 i godsförordningen beaktas, vilket innebär att strategin bör innehålla beskrivningar om hur Polismyndighetens kontroller ska leva upp till kravet i artikel 10a.2. Det saknas därför behov av att införa särskilda bestämmelser i anslutning till artikel 10a.2 i godsförordningen.

Samordnade åtgärder för vägkontroller

Enligt nya artikel 10a.3 i godsförordningen ska medlemsstaterna minst två gånger om året vidta samordnade åtgärder för vägkontroller av cabotage-transporter. Kontrollerna ska genomföras samtidigt av de nationella myndigheterna som har ansvar för kontrollen av efterlevnaden av reglerna inom området för vägtransporter i minst två medlemsstater, varvid varje nationell myndighet agerar på sitt eget territorium. Medlemsstaterna får kombinera dessa aktiviteter med de samordnade kontroller som utförs i fråga om kör- och vilotidsregelverket. De nationella kontaktpunkterna som utsetts enligt artikel 18.1 i trafiktillståndsförordningen ska utbyta information om det antal och den typ av överträdelse som upptäcks efter det att samordnade vägkontroller har ägt rum.

Som nämnts är det Polismyndigheten och Tullverket som kontrollerar att en transport utförs i enlighet med bestämmelserna om cabotage-transporter och som därför även kommer att utföra sådana samordnade kontroller som avses i artikel 10a.3. I fråga om den samordning som måste komma till stånd för att uppfylla kraven i bestämmelsen kan det konstateras att det är Transportstyrelsen som ansvarar för samordningen av vägkontroller när det gäller kör- och vilotider (se 7 kap. 6 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Det är därför lämpligt att Transportstyrelsen även ansvarar för den samordning av kontroller som följer av godsförordningen, eftersom de olika kontrollerna kan kombineras.

4.3 Beställansvar

Promemorians bedömning: Någon ändring av bestämmelserna om ansvar för beställare av transporter är inte nödvändig.

Skälen för bedömningen: Enligt artikel 14a i godsförordningen ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer vid bristande efterlevnad av godsförordningen, om dessa visste eller borde ha vetat att de transporttjänster de beställt innebar överträdelser.

I förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns bestämmelser om ansvar för den som beställer en transport, bl.a. när det gäller trafik enligt godsförordningen. Ansvaret träffar de aktörer som räknas upp i artikel 14a i godsförordningen. Mot denna bakgrund föranleder inte regleringen i godsförordningen någon ändring beträffande beställansvaret.

4.4 Kombinerade transporter

Promemorians förslag: Godsförordningens bestämmelser om cabotagetransporter ska gälla även när en vägtransport som utgör en del av en kombinerad transport uteslutande utförs i Sverige.

Skälen för förslaget

Allmänt om kombinerade transporter

I yrkestrafikförordningen finns bestämmelser som reglerar under vilka förutsättningar en inledande eller avslutande vägtransport i en kombinerad transport får utföras i Sverige. Bestämmelserna genomför delar av rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (i det följande kombidirektivet).

Med en kombinerad transport avses en transport av gods mellan stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) där en lastbil, släpvagn, påhängsvagn, med eller utan dragbil, ett växelflak eller en sådan container som är minst 20 fot lång används för transport av godset på väg den inledande eller avslutande delen av transportsträckan och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den andra delen av sträckan. Den sträcka som sker på järnväg, inre vattenvägar eller till havs ska vara minst 100 kilometer. Den inledande eller avslutande transporten på väg ska ske mellan den plats där godset lastas och närmaste lämpliga järnvägsstation för pålastning för den inledande delen, och mellan närmaste lämpliga järnvägsstation för urlastning och den plats där godset lossas för den avslutande delen, eller inom en radie av 150 kilometer från lastnings- eller lossningshamnen. En inledande eller avslutande transportsträcka på väg i samband med en kombinerad transport får innefatta en gränspassage. Bestämmelserna om kombinerade transporter i yrkestrafikförordningen blir tillämpliga när ett utlandsetablerat transportföretag som innehar gemenskapstillstånd, och i förekommande fall ett förartillstånd, utför den

inledande eller avslutande vägtransporten i Sverige. Det finns ingen begränsning av hur många transporter som får utföras eller hur länge utländska förare eller fordon får finnas i Sverige (jfr. det s.k. cabotageundantaget i artikel 4 i kombidirektivet och 1 kap. 3 § yrkestrafikförordningen).

En nationell transport som ett utlandsetablerat transportföretag utför inom Sverige och som inte utförs inom ramen för en kombinerad transport omfattas av definitionen för cabotagetransport och ska därför uppfylla kraven i godsförordningen (se skäl 16 till godsförordningen). Det innebär att ett utlandsetablerat transportföretag kan påföras en sanktionsavgift om transporten inte uppfyller villkoren för en kombinerad transport i yrkestrafikförordningen och transporten utförs i strid med artikel 8 i godsförordningen, se 5 a § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Bestämmelserna om kombinerade transporter missbrukas

Syftet med kombidirektivet är att främja en överflyttning från vägtransporter till transporter på järnväg och med sjöfart. Erfarenheterna i Sverige är att cabotageundantaget i direktivet bidragit till att vissa utländska transportföretag organiserat sina verksamheter så att de stadigvarande utför transporter inom Sveriges gränser.

Transportstyrelsen genomför tillsammans med Polismyndigheten mätningar av hur väl transportföretagen följer reglerna på yrkestrafikområdet, s.k. tillståndsmätningar. Den senaste tillståndsmätningen avseende godstransporter genomfördes 2019 (Dnr TSG 2017–3925). I Transportstyrelsens rapport skiljer uppgifterna sig 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). Det bör noteras att förarnas svar är lämnade i en särskild enkätundersökning om sociala villkor bland lastbilsförare. Även om förarenkäten hade ett bortfall på 13 procent så är den bild som framkom i undersökningen att betydligt fler förare uppgav att den inrikestransport som utfördes var en del av en kombinerad transport än vad Polismyndigheten bedömde vara fallet. Om skillnaden beror på att förarna inte har kännedom om vad det är för transport som han eller hon utför eller om föraren uppger att det är en kombinerad transport i ett försök att kringgå bestämmelserna om cabotagetransporter går inte att utläsa.

Trafikanalys fick under våren 2016 ett uppdrag från regeringen att utreda behovet av trygga och säkra uppställningsplatser. I anslutning till Trafikanalys rapport Trygga och säkra uppställningsplatser (2016:16) genomfördes en fältstudie där bland annat ett antal intervjuer med svenska och utländska lastbilsförare presenteras. Fältstudiens syfte var inte att ta fram generaliserade slutsatser, men det kan konstateras att av 82 intervjuade förare som körde ett utländskt fordon uppgav 12 procent att de kört längre än en vecka i Sverige, 5 procent att de kört i över två veckor i Sverige och 11 procent att de kört i över en månad. Om förarna utförde otillåtna cabotagetransporter eller tillåtna kombinerade transporter, eller hade något annat skäl att vistas mer än en vecka i Sverige, framgår inte.

Det finns en nära koppling och en gränsdragningsproblematik mellan cabotagetransporter och sådana inrikes vägtransporter som utförs inom

ramen för kombinerade transporter. Det faktum att betydligt fler förare uppger att de kör kombinerade transporter i jämförelse med vad Polismyndigheten bedömer ryms inom kriterierna för en sådan transport, tyder på att det förekommer ett medvetet eller omedvetet missbruk av cabotageundantaget. Detta riskerar i sin tur 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.

Bestämmelserna om cabotagetransporter ska gälla när vägtransporten i en kombinerad transport uteslutande utförs i Sverige

Enligt en ny bestämmelse, artikel 10.7 godsförordningen, får en medlemsstat föreskriva att artikel 8 i godsförordningen ska tillämpas på transportföretag när de inom landet utför inledande eller avslutande vägtransportsträckor som utgör en del av en internationell kombinerad transport. Sådana begränsningar får göras om det är nödvändigt för att undvika att artikel 4 i kombidirektivet missbrukas genom tillhandahållande av obegränsade och kontinuerliga transporttjänster i landet. För sådana transporter får medlemsstaterna bevilja en längre period än de sju dagar som gäller för cabotagetransporter enligt artikel 8.2 i godsförordningen. Medlemsstaterna får också förkorta den karenstid om fyra dagar som gäller enligt artikel 8.2a i förordningen. Medlemsstater som utnyttjar avvikelser i artikel 10.7 ska underrätta kommissionen om detta innan de tillämpar relevanta nationella åtgärder. De ska se över dessa åtgärder minst vart femte år och underrätta kommissionen om resultatet av denna översyn. De ska göra dessa regler, inbegripet respektive perioders längd, tillgängliga för allmänheten på ett transparent sätt.

I skälen till förordning (EU) 2020/1055 anges att erfarenheter har visat att cabotageundantaget i kombidirektivet i vissa delar av unionen har använts systematiskt för att kringgå cabotagetransportens tillfälliga karaktär och som grund för en kontinuerlig närvaro av fordon i en annan medlemsstat än företags etableringsmedlemsstat. Vidare anges att sådana otillbörliga metoder riskerar att leda till social dumpning och äventyrar respekten för den rättsliga ramen gällande cabotage.

Som framgår ovan förekommer det att utländska transportföretag tillhandahåller obegränsade och kontinuerliga tjänster bestående av inledande eller avslutande vägtransportsträckor i Sverige som en del av en kombinerad transport. För att undvika att bestämmelserna om kombinerade transporter på detta sätt missbrukas bör artikel 8 i godsförordningen vara tillämplig på en inledande eller avslutande

transportsträcka på väg i en kombinerad transport, om vägtransporten utförs i Sverige och inte innehåller en gränspassage. Något skäl att ha andra tidsperioder än de som gäller för cabotagetransporter enligt artikel 8 i godsförordningen saknas. Att artikel 8 i godsförordningen ska tillämpas på kombinerade transporter innebär att 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. Vidare gäller att sådana bevis som avses i artikel 8 ska kunna visas upp för de aktuella transporterna.

I syfte att göra regleringen mer överskådlig föreslås att bestämmelserna om kombinerade transporter samlas i 3 kap. yrkestrafikförordningen.

4.5 Utbyte av information

Promemorians förslag: Transportstyrelsen ska lämna uppgifter till kommissionen i enlighet med gods- och bussförordningen. Polismyndigheten och Tullmyndigheten ska som underlag till Transportstyrelsen lämna information om antalet kontroller som utförs.

Skälen för förslaget

Rapportering av uppgifter till kommissionen

I artikel 17 i godsförordningen finns bestämmelser om att medlemsstaterna ska rapportera information till kommissionen. Genom förordning (EU) 2020/1055 utökas rapporteringsskyldigheten. Medlemsstaterna ska vartannat år underrätta kommissionen om hur många transportföretag som innehade gemenskapstillstånd och förartillstånd den 31 december vart och ett av de föregående två åren. Medlemsstaterna ska vid samma tillfälle underrätta kommissionen om antalet bestyrkta kopior av gemenskapstillstånd för fordon i trafik den dagen. Rapporter för perioden efter den 20 maj 2022 ska även innehålla en uppdelning av dessa uppgifter efter transportföretag som bedriver internationella godstransporter på väg endast med hjälp av fordon med en högsta totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och övriga transportföretag som bedriver godstransporter på väg (artikel 17.1 och 17.2 godsförordningen).

Medlemsstaterna ska senast den 20 augusti 2022 underrätta kommissionen om den nationella tillsynsstrategin som ska tillämpas i fråga om cabotagetransporter (se avsnitt 4.2 ovan). Senast den 31 mars varje år ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om de tillsynsåtgärder som vidtagits under föregående kalenderår inklusive om så är lämpligt antalet genomförda kontroller. Denna information ska inbegripa uppgifter om antalet kontrollerade fordon (artikel 17.3 godsförordningen).

Transportstyrelsen har hittills utfört den rapportering som medlemsstaterna ska utföra enligt godsförordningen. Det bör dock regleras att Transportstyrelsen har detta uppdrag. Det är Polismyndigheten och Tullverket som utför vägkontroller av de transporter som ett utlandsetablerat transportföretag utför, bl.a. när det gäller om villkoren för cabotagetransporter är uppfyllda. För att kunna underrätta kommissionen

om vilka tillsynsåtgärder som vidtagits i fråga om cabotagetransporter bör dessa myndigheter senast den 15 februari varje år förse Transportstyrelsen med de uppgifter om vägkontroller som styrelsen behöver för att uppfylla rapporteringskraven enligt artikel 17 i godsförordningen. De uppgifter Transportstyrelsen behöver från Polismyndigheten och Tullverket kommer framförallt att vara antalet kontroller som utförts föregående år.

Transportstyrelsen fullgör även skyldigheten för medlemsstaten enligt artikel 28 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (bussförordningen) att rapportera uppgifter till kommissionen om utfärdade tillstånd enligt bussförordningen. Även Transportstyrelsens rapporteringsskyldighet enligt bussförordningen bör regleras.

Utbyte av information om överträdelser av vägtransportlagstiftningen

Enligt artikel 11 i godsförordningen ska medlemsstaterna bistå varandra vid säkerställandet av att godsförordningen tillämpas och övervakas. De ska utbyta information via de nationella kontaktpunkter som har upprättats i enlighet med artikel 18 i trafiktillståndsförordningen. I artikel 13 i godsförordningen finns bestämmelser om värdmedlemsstatens sanktioner vid överträdelser. När en behörig myndighet i en medlemsstat får kännedom om att ett utlandsetablerat transportföretag har begått en allvarlig överträdelse av godsförordningen eller av gemenskapens vägtransportlagstiftning ska den medlemsstat inom vars territorium överträdelsen upptäckts till de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten så snart som möjligt och senast inom sex veckor efter det slutliga avgörandet i ärendet översända information om överträdelsen och sanktioner (artikel 13.1).

Uppgifterna om överträdelserna skickas till andra medlemsstater via ERRU. Överträdelserna som informationsutbytet avser är de överträdelser som kan leda till att det goda anseendet går förlorat i enlighet med artikel 6.1 och 6.2 i trafiktillståndsförordningen och/eller till ett tillfälligt eller ett permanent återkallande av ett gemenskapstillstånd.

I artikel 6.1 b i trafiktillståndsförordningen har det lagts till ytterligare överträdelser som ska beaktas vid prövningen av om kravet på gott anseende är uppfyllt. Enligt de nya bestämmelserna får den trafikansvarige eller företaget inte ha ådragit sig fällande domar eller sanktioner i en eller flera medlemsstater för allvarliga överträdelser av unionsreglerna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, tillämplig lag för avtalsförpliktelser och cabotage. Detta innebär att överträdelser av sådana bestämmelser ska inkluderas i informationsutbytet enligt artikel 13.1.

Regleringen av vad som är tillämplig lag för avtalsförpliktelser är civilrättslig. Vid ett eventuellt avtalsbrott ådras sig inte transportföretaget någon fällande dom eller administrativ sanktion. Det är alltså inte någon information som Transportstyrelsen kan förmedla vidare. När det gäller överträdelser av bestämmelserna om cabotagetransporter är det Transportstyrelsen som beslutar om sanktionsavgifter. Någon särskild reglering behövs därför inte för att Transportstyrelsen ska få information om sådana överträdelser för vidare förmedling till behörig myndighet i

etableringsmedlemsstaten. Ett beslut om sanktionsavgift vid överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter är en uppgift som även tidigare omfattats av informationsutbytet enligt artikel 13.1 eftersom det avser en överträdelse av godsförordningen. Transportstyrelsen bör besluta om sanktionsavgift om det utlandsetablerade transportföretaget inte kan visa upp en utstationeringsdeklaration vid en vägkontroll (se avsnitt 7.11). Mot den bakgrunden finns det inte heller något behov av reglering för att Transportstyrelsen ska få information om sådana överträdelse. Sekretess gäller i Transportstyrelsens tillsynsverksamhet (30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen samt 9 § och punkt 17 i bilagan till offentlighets- och sekretessförfordningen). Sekretess gäller dock inte beslut i ärenden. Något hinder för Transportstyrelsen att lämna ut uppgifter om ett beslut om sanktionsavgift till behörig myndighet i en annan medlemsstat föreligger därför inte.

4.6 Hänvisningar till gods- och bussförordningen

Promemorians förslag: De hänvisningar till gods- och bussförordningen som finns i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och vägtrafikdataförordningen ska, med undantag för ansvarsbestämmelserna, vara dynamiska, dvs. avse förordningen i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

Skälen för förslaget

Vägtrafikdataförordningen

I vägtrafikdataförordningen finns bestämmelser om vilka uppgifter som ska registreras i vägtrafikregistret. Det avser bl.a. uppgifter som beslut om gemenskapstillstånd, kopior av gemenskapstillståndet och förartillstånd (bilaga 3 till vägtrafikdataförordningen). Hänvisningarna till godsförordningen är i dessa avseenden i vissa fall statiska, dvs. hänvisning till EU-rättsakten i en viss lydelse, och i andra fall dynamiska, dvs. hänvisning till EU-rättsakten i den gällande lydelsen. Uppgifterna i vägtrafikregistret behövs för att det ska vara möjligt att kontrollera vem som har beviljats ett tillstånd och är en förutsättning för att det ska vara möjligt att utföra en tillsyn. I godsförordningen och i trafikstillståndsforordningen finns även bestämmelser om att uppgifterna om gemenskapstillstånd och kopior av gemenskapstillståndet och om förartillstånd ska registreras i det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag (se artikel 16.2 i trafikstillståndsforordningen och artikel 4.5 och 5.5 i godsförordningen). Godsförordningens tillämpningsområde har ändrats på så sätt att internationella godstransporter och cabotagetransporter som utförs med lätta fordon, dvs. över 2,5 ton, förutsätter att transportföretaget innehar ett gemenskapstillstånd och i vissa fall ett förartillstånd (se artikel 1.5). Då tillämpningsområdet utvidgats behöver de statiska hänvisningarna i vägtrafikdataförordningen ändras. Mot bakgrund av att det är beslut av Transportstyrelsens som registreras i vägtrafikregistret är det mer ändamålsenligt att hänvisningarna till godsförordningen är dynamiska. I

bilaga 3 till vägtrafikdataförordningen finns även statiska hänvisningar till bussförordningen. Hänvisningarna gäller registrering av uppgifter om gemenskapstillstånd. Även dessa hänvisningar bör vara dynamiska.

Ansvarsbestämmelser

I förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns bestämmelser om ansvar vid överträdelse av bestämmelserna om att inneha och medföra ett gemenskapstillstånd, en kopia av ett gemenskapstillstånd eller ett förartillstånd samt av bestämmelserna om cabotage transporter och om beställares ansvar. Hänvisningarna är statiska, vilket innebär att ändringarna i godsförordningen såvitt avser lätta fordon och regleringen av karenstid och bevismaterial avseende cabotage transporter inte får genomslag i ansvarsbestämmelserna. Hänvisningarna i ansvarsbestämmelserna till godsförordningen bör alltså vara statiska men bör justeras till att avse den senaste lydelsen av förordningen. Detta innebär att ansvarsbestämmelserna även kommer att träffa den som utför transporter med lätta fordon och den som bryter mot godsförordningens bestämmelser om karenstid och kravet på att tillhandahålla bevismaterial i samband med en vägkontroll av cabotage transporter.

Övriga hänvisningar till godsförordningen

I förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) finns även andra bestämmelser som hänvisar till godsförordningen. Bestämmelserna gäller vem som är behörig kontrollant i fråga om olika kontroller och handläggningen av ärenden i vissa fall. Dessa hänvisningar föreslås vara dynamiska.

4.7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag: De kompletterande bestämmelserna till godsförordningen ska träda i kraft den 21 februari 2022. Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för överträdelser som har ägt rum före den 21 februari 2022.

Skälen för förslaget: Ändringarna i godsförordningen ska börja tillämpas den 21 februari 2022. Mot den bakgrunden bör de bestämmelser som föreslås komplettera godsförordningen och som krävs för att Sverige ska uppfylla sina skyldigheter enligt förordningen börja gälla samma datum. Det är även lämpligt att förslagen i övrigt – bestämmelserna om kombinerade transporter – börjar gälla samtidigt. Med beaktande av förbudet mot retroaktiv tillämpning av straffbestämmelser bör en övergångsbestämmelse införas om att äldre föreskrifter fortfarande ska gälla för överträdelser som ägt rum före den 21 februari 2022.

5 Kör- och vilotider

5.1 Bakgrund

EU-förordningarna om kör- och vilotider och färdskrivare

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (i det följande kör- och vilotidsförordningen) finns bestämmelser om körtider, raster, dygnsvila och veckovila. I 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 (i det följande färdskrivarförordningen) finns bestämmelser om skyldigheter och krav i samband med konstruktion, installation, användning, prövning och kontroll av färdskrivare som används vid vägtransporter. Färdskrivaren används för att registrera körtider, raster, dygnsvila och veckovila. Bestämmelserna är med vissa undantag tillämpliga på de som utför godstransporter med ett fordon eller en fordonskombination med en vikt över 3,5 ton eller persontransporter med en buss.

Förordningarna har ändrats genom förordning (EU) 2020/1054. Kör- och vilotidsförordningen har bl.a. ändrats genom att ett förtydligande har införts om att den normala veckovilan, minst 45 timmar, inte får tillbringas i fordonet och att transportföretaget ska bekosta förarens logi utanför fordonet om föraren är borta hemifrån. Bestämmelser har även införts om att transportföretaget ska organisera förarens arbete så att han eller hon regelbundet kan återvända hem. För att förbättra kontrollmöjligheterna har det i färdskrivarförordningen införts krav på att en ny sorts färdskrivare ska installeras, s.k. smart färdskrivare version 2. En sådan färdskrivare ska bl.a. automatiskt registrera när fordonet passerar en gräns och när lastningar och lossningar utförs. Europeiska kommissionen ska anta tekniska specifikationer för smarta färdskrivare version 2. Tidpunkten för när sådan färdskrivare ska vara installerad i nya fordon och eftermonterade i befintliga fordon är beroende av när de tekniska specifikationerna träder i kraft. Uppskattningsvis ska fordon som registreras första gången i Sverige under hösten 2023 ha en smart färdskrivare version 2 installerad. När det gäller befintliga fordon som används i gränsöverskridande trafik kan det antas att de ska utrustas med en smart färdskrivare version 2 senast den 31 december 2024 eller i vissa fall senast under hösten 2025. Fram till dess att fordonet är utrustat med en smart färdskrivare version 2 ska föraren manuellt registrera när han eller hon passerar en gräns. Från den 31 december 2024 ska en förare också kunna visa upp färdskrivareuppgifter för den innevarande dagen och de föregående 56 dagarna. Syftet med att registrera uppgifter i färdskrivaren är att kunna kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen, trafiktillståndsförordningen, godsfordrordningen, bussförordningen, vägarbetstidsdirektivet,

kombidirektivet, bestämmelserna om utstationering av arbetstagare vid vägtransporter och bestämmelser om hastighetsregulator. Färdskrivaruppgifter ska på begäran lämnas över av en förare eller ett transportföretag vid en kontroll enligt nämnda regelverk. Från den 1 juli 2026 ska bestämmelserna i förordningarna även tillämpas på lätta fordon över 2,5 ton som används vid internationella godstransporter eller cabotagetransporter.

Kontrolldirektivet

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (i det följande kontrolldirektivet) innehåller bestämmelser om den kontroll som behöriga myndigheter i medlemsstaterna ska utföra av förare, fordon och företag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om kör- och vilotider samt färdskrivare. Direktivet innehåller även bestämmelser om samverkan inom unionen i fråga om kontroller och om informationsutbyte. Medlemsstaterna ska utföra kontroller på väg och i företagets lokaler. Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna på ett sådant sätt att tre procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna kontrolleras. Minst 30 % av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar ska kontrolleras ute på vägarna och minst 50 % i företagets lokaler. Kontroll av att kör- och vilotidsbestämmelserna följs ska ske oftare och mer ingående hos vissa företag. Urvalet ska grundas på det relativa antal överträdelse som ett företag begår av kör- och vilotidsbestämmelserna och hur allvarliga dessa överträdelser är, det s.k. riskvärderingssystemet.

Kontrolldirektivet har ändrats genom direktiv (EU) 2020/1057. Ändringarna innebär att direktivet utökas till att även reglera kontroller av vägarbetstidsdirektivet. Ändringarna innebär också att de kontroller som utförs även ska omfatta de nya bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen.

Förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

I förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser som kompletterar EU-förordningarna om kör- och vilotidsförordningen och färdskrivare. Det gäller bl.a. bestämmelser om nationella undantag från EU-förordningarnas tillämpningsområde och om ansvar för förare, transportföretag och näringsidkare. Sedan den 24 maj 2021 gäller ändrade bestämmelser om ansvar för förare och transportföretag vid överträdelser av bl.a. de nya regler om kör- och vilotider som införts i EU-förordningarna genom mobilitetspaketet (förordning (EU) 2020/1054). I förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns även bestämmelser om kontroller av kör- och vilotider och färdskrivare och om utbyte av information. Dessa bestämmelsen genomför kontrolldirektivet.

Polismyndigheten utför kontroller på väg om kör- och vilotidsreglerna följs. Vägkontrollerna avser i första hand föraren men Polismyndigheten kan även skicka en rapport till Transportstyrelsen gällande transportföretagets ansvar. Transportstyrelsen utför också kontroller i företags lokaler av om transportföretagen följer regelverket, s.k. företagskontroller. En polisman eller en bilinspektör kontrollerar i regel 29 kontrollarbetsdagar i samband med en vägkontroll. När Transportstyrelsen utför företagskontroller kontrolleras uppgifter avseende två månader. Antalet kontrollarbetsdagar som Transportstyrelsen kontrollerar vid en företagskontroll varierar bl.a. mot bakgrund av hur många fordon och förare som ingår i kontrollen. Polismyndigheten utför mellan 18 000 och 20 000 vägkontroller per år. Transportstyrelsen utför omkring 175 företagskontroller per år.

5.2 Ansvar och undantag

Promemorians förslag: Ett transportföretag ska påföras en sanktionsavgift om föraren underlåtit att i färdskrivaren registrera en gränspassage om företaget inte gjort vad som ankommit på det för att hindra överträdelsen.

Skälen för förslaget

Ansvarsbestämmelser och sanktionsavgifter vid utebliven registrering av gränspassage

Enligt artikel 41.1 i färdskrivarförordningen ska medlemsstaterna anta bestämmelser om vilka sanktioner som ska gälla vid överträdelser av förordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att bestämmelserna genomförs. I 9 kap. förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser om ansvar vid överträdelser av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen. Både företag och förare kan påföras ansvar. Vid överträdelser döms en förare vanligtvis till penningböter medan ett transportföretag eller en näringsidkare påförs en sanktionsavgift. Sanktionsavgifterna ska påföras med de belopp som anges i bilagan till förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. De sanktionsavgifter som kan påföras vid överträdelser av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare spänner från 500 kronor till 20 000 kronor.

I artikel 34.6 och 34.7 i färdskrivarförordningen regleras uppgifter som föraren ska lämna på diagrambladet eller föra in i färdskrivaren. Genom ändringar i artikel 34.6 och 34.7 i färdskrivarförordningen ska en förare registrera när han eller hon passerar en gräns. Om en analog färdskrivare används ska föraren vidare, oavsett om det är en nationell eller internationell transport, på diagrambladet ange symbolen för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas och symbolen för det land som föraren kommer in i efter att ha passerat en gräns. När en digital färdskrivare används ska symbolen för det land som föraren kommer in i efter att ha passerat en gräns föras in i färdskrivaren. I fråga om sådana färdskrivare gäller sedan tidigare att symbolen för de länder där

den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas ska föras in. Skyldigheten att föra in gränspassage på ett diagramblad gäller från den 20 augusti 2020. I fråga om digitala färdskrivare, inklusive smarta färdskrivare version 1, ska uppgifter om gränspassager föras in från och med 2 februari 2022.

Syftet med bestämmelsen om registrering av gränspassage är främst att förbättra kontrollmöjligheterna av bestämmelser i andra regelverk på transportområdet, t.ex. bestämmelser om cabotagetransporter, kombinerade transporter och utstationering.

Ansvarsbestämmelsen i 9 kap. 5 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som reglerar förarens ansvar omfattar överträdelse av artikel 34.6 och 34.7 i färdskrivarförordningen. Att ytterligare uppgifter ska registreras i färdskrivaren enligt de aktuella artiklarna föranleder inte någon ändring i ansvarsbestämmelsen. Däremot behöver omständigheten att föraren inte registrerat en gränspassage läggas till i bilagan till förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. när det gäller transportföretagets ansvar enligt 9 kap. 8 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

I bilagan till förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare finns när det gäller den analoga färdskrivaren överträdelsen K4 som avser utebliven anteckning av orten där användning av bladet inleddes eller avslutades och när det gäller den digitala eller smarta färdskrivaren överträdelse K9, som avser situationer där symbolen för landet inte är angiven i färdskrivaren. Överträdelsen K9 bör ändras så att den gäller när symbolen för länderna där den dagliga arbetsperioden påbörjats och avslutats inte är angiven i färdskrivaren eller på diagrambladet. Ytterligare en sanktionsavgift bör införas om inte en gränspassage registrerats eller antecknats på diagrambladet. I fråga om sanktionsavgiftens storlek kan det konstateras att överträdelse av artikel 34.6 och 34.7 i färdskrivarförordningen, s.k. K-överträdelse, kan vara så kallade handhavandefel där föraren av misstag underlåtit att registrera en uppgift i färdskrivaren eller på ett diagramblad. Dessa är i huvudsak klassificerade som mindre överträdelse, eftersom uppgifterna inte är väsentliga vid en kontroll av kör- och vilotidsregelverket. I de fall en K-överträdelse är klassificerad som en mycket allvarlig överträdelse är sanktionsavgiften satt till 2 000 kronor, vilket är den lägsta nivån för en avgift vid överträdelse som har den klassificeringen. I andra fall är sanktionsavgiften för en mycket allvarlig överträdelse normalt 4 000 kronor.

Information om en gränspassage men även start- och slutland är väsentlig vid kontroll av de bestämmelser i andra regelverk som nämns ovan och har även viss betydelse vid kontroll av kör- och vilotidsreglerna. Det finns alltså en ökad risk i jämförelse med andra K-överträdelse att en förare, för att försvåra en kontroll, medvetet underlåter att registrera en gränspassage eller start- och slutland. Detta talar för att sanktionsavgiften bör vara betydligt högre än vad som är fallet för övriga K-överträdelse. Sanktionsbeloppet föreslås även i fortsättningen vara 500 kronor om start- eller slutland inte angetts eftersom en utebliven registrering i de fall fordonet enbart används inom Sverige har mindre betydelse i kontrollhänseende. Om gränspassage inte registrerats eller antecknats på diagrambladet, bör däremot sanktionsavgiften vara 4 000 kronor.

I det fall utebliven anteckning av start- eller slutland saknar betydelse i kontrollhänseende kan Transportstyrelsen sätta ned avgiften om 500 kronor eller helt efterge avgiften. Så kan vara fallet om orten där användningen av bladet inleddes eller avslutades finns antecknad.

I sammanhanget är det värt att notera att det pågår ett arbete i EU med att kategorisera överträdelsernas allvarlighetsgrad. Den föreslagna sanktionsavgiften kan därför komma att behöva ses över om överträdelsen formuleras annorlunda av kommissionen i en delegerad akt.

Det bör inte införas några ytterligare undantag från bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare

Enligt artikel 13.1 i kör- och vilotidsförordningen får medlemsstaterna inom sitt eget territorium medge undantag för vissa vägtransporter från tillämpningen av artiklarna 5 till 9 i kör- och vilotidsförordningen. Enligt artikel 3.3 i färdskrivarförordningen får medlemsstaterna även undanta dessa transporter från färdskrivarförordningens tillämpningsområde. Genom förordning (EU) 2020/1054 har det införts två nya punkter i artikel 13.1 i kör- och vilotidsförordningen. Båda undantagen tar huvudsakligen sikte på transporter inom bygg- och anläggningsbranschen, varvid det ena gäller transporter av byggmaskiner för ett byggföretag om körning inte utgör förarens huvudsakliga uppgift och det andra avser fordon som används för leverans av färdigblandad betong.

När det gäller båda de nya undantagen är det svårt att bedöma hur många transporter som skulle undantas om de infördes. Mot den bakgrunden är det även svårt att bedöma hur ett införande av undantagen skulle påverka konkurrensförhållanden, förarnas arbetsvillkor och trafiksäkerhet. Om undantagen skulle införas skulle å ena sidan företagen som utför nämnda transporter få en minskad administrativ börda och en ökad flexibilitet i när en förare kan utföra en transport. Å andra sidan finns en ökad risk för att undantagen missbrukas och att de medvetet eller omedvetet tillämpas felaktigt. Mot bakgrund av att det är viktigt för trafiksäkerheten att förarna vid nämnda transporter utförs av utvilade förare som regelbundet tar raster bedöms det inte finnas tillräckliga skäl för att föreslå att undantagen införs i Sverige.

5.3 Väg- och företagskontroller

Promemorians förslag: Föraren ska vid en vägkontroll få möjlighet att kontakta transportföretaget om bevis saknas i fordonet.

Kontrollen av färdskrivaruppgifter ska från och med den 31 december 2024 omfatta 57 dagar vid en vägkontroll.

Transportstyrelsens företagskontroller ska omfatta kontroll av att transportföretaget uppfyller kraven på att organisera verksamheten så att föraren regelbundet kan återvända hem och bekosta förarens inkvartering utanför fordonet.

Allvarliga överträdelser av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska leda till en företagskontroll och riskvärderingssystemet ska utökas till att omfatta även sådana överträdelser. Vägtrafikregistret ska

kompletteras med en uppgift om vilken typ av färdskrivare som ett företag använder.

Uppgifter om ett företags riskvärde ska få överföras till vägtrafikregistret från en myndighet i något annat land vid kontroller av bestämmelserna om kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbetstid.

Om det är möjligt ska företagskontroller utföras samtidigt i Sverige och minst en annan stat inom EES. Transportstyrelsen ska samordna dessa kontroller.

Skälen för förslaget

Föraren ska få möjlighet att kontakta huvudkontoret vid en vägkontroll

I kontrolldirektivet anges att medlemsstaterna ska kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om kör- och vilotider samt färdskrivare vid väg- och företagskontroller. Artikel 2 i kontrolldirektivet har ändrats och det framgår nu bl.a. att föraren under en vägkontroll ska tillåtas att ta kontakt med huvudkontoret, den trafikansvarige eller andra personer eller enhet i syfte att innan vägkontrollen är avslutad tillhandahålla bevis som eventuellt saknas i fordonet. Denna möjlighet påverkar inte förarens skyldighet att säkerställa att färdskrivarutrustningen används på rätt sätt. Mot bakgrund av ändringen i kontrolldirektivet behöver en liknande bestämmelse införas i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. En förare bör därför ha möjlighet att kontakta transportföretaget eller någon annan som kan tillhandahålla de bevis som saknas vid kontrollen. Detta innebär att föraren bör tillåtas att ta kontakt med transportföretaget och att transportföretaget bör få en rimlig möjlighet att tillhandahålla de bevis som saknas, utan att detta förlänger kontrollen. Att bevisen ska tillhandahållas innan vägkontrollen är avslutad innebär att tidsfristen har löpt ut när en polisman eller bilinspektör är klar med sin kontroll av ekipaget (förare och fordon). I den mån det behövs bör Polismyndigheten ta fram interna rutiner för hur de ska agera i samband med en vägkontroll.

Kontrollen av färdskrivaruppgifter ska omfatta fler dagar

I förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. framgår vad som ska kontrolleras i samband med en vägkontroll. En polisman eller bilinspektör ska bl.a. kontrollera att bestämmelserna om daglig körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila har efterlevts under dagen för kontrollen och de föregående 28 dagarna. I förekommande fall ska också fordonets hastighet kontrolleras under nämnda period (7 kap. 8 och 9 §§). Bestämmelserna genomför artikel 4.3 och bilaga I, Del A punkt 1 och 2 i kontrolldirektivet, som anger vilka kontrollmoment som ska ingå i en vägkontroll.

När det gäller perioden som ska kontrolleras hänvisar kontrolldirektivet till artikel 36.1 och 36.2 i färdskrivarförordningen, som anger vilka uppgifter som ska medföras av föraren. De aktuella bestämmelserna i färdskrivarförordningen har ändrats genom att den period för vilken en förare ska kunna visa upp färdskrivaruppgifter har förlängts från 28 till 56 dagar. För att återspegla detta behöver förordningen om kör- och vilotider

samt färdskrivare, m.m. ändras. Aktuella ändringar i artikel 36 gäller först från och med den 31 december 2024.

Någon ändring när det gäller kontroll av fordonets hastighet under den period som avses i artikel 36 i färdskrivarförordningen behövs däremot inte, eftersom 7 kap. 9 § 1 förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. hänvisar direkt till artikel 36 i färdskrivarförordningen. Det innebär att kontrollperioden från den 31 december 2024 alltså kommer att omfatta dagen för kontroll och de föregående 56 dagarna (jfr. bilaga I, del A, punkt två i kontrolldirektivet).

Urval av transportföretag som ska kontrolleras vid en företagskontroll

Artikel 6 i kontrolldirektivet behandlar företagskontroller. Företagskontroller organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Sådana kontroller ska även utföras när allvarliga överträdelse av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen upptäckts vid vägkontroller (11 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Artikel 6.1 har ändrats på så sätt att även allvarliga överträdelse av vägarbetstidsdirektivet som upptäcks vid en vägkontroll ska leda till en företagskontroll. Vägarbetstidsdirektivet är genomfört i huvudsak genom lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Mot bakgrund av ändringen i kontrolldirektivet behöver förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. justeras så att även allvarliga överträdelse av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska leda till en företagskontroll.

Transportföretagens skyldigheter som avser betalning för förarnas logi och förläggning av förarnas arbete så att de regelbundet kan återvända hem ska kontrolleras av Transportstyrelsen

I kör- och vilotidsförordningen har det införts nya bestämmelser om att den normala veckovilan eller en annan veckovila på mer än 45 timmar inte får tillbringas i ett fordon. Sådant vila ska tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar. Transportföretaget ska bekosta en förarens inkvartering utanför fordonet i samband med en normal veckovila eller en annan veckovila som är längre än 45 timmar och det ska organisera förarens arbete så att föraren regelbundet kan återvända till arbetsgivarens arbetsställe eller till sin bostad (artikel 8.8 och 8.8a). Även kontrolldirektivet har ändrats så att behörig myndighet vid en företagskontroll ska kontrollera att transportföretaget följt de nya bestämmelserna (artikel 6.3 och bilaga I, del B i direktivet). I förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. regleras vad som ska kontrolleras i samband med en företagskontroll (7 kap. 13 §). Mot bakgrund av ändringen i kontrolldirektivet bör en företagskontroll även omfatta kontroll av att transportföretaget uppfyllt de aktuella skyldigheterna i kör- och vilotidsförordningen. Från den 24 maj 2021 kan ett transportföretag påföras en sanktionsavgift om 20 000 kronor om företaget bryter mot de nämnda bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen.

Riskvärderingssystemet ska utökas

Vissa företag ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Dessa kontroller ska baseras på det relativt stora antal överträdelser eller allvarliga överträdelser av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen som har begåtts inom företagets verksamhet, s.k. riskvärdering (7 kap. 13 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Uppgifter om ett företags riskvärde är registrerat i vägtrafikregistret enligt bilaga 4 till vägtrafikdataförordningen. Paragrafen genomför artikel 9.1 i kontrolldirektivet. Den artikeln har ändrats så att även överträdelser av vägarbetsstidsdirektivet ska ingå i riskvärderingssystemet. Mot denna bakgrund bör även enligt svensk rätt urvalet till en företagskontroll baseras på relativt stora antal överträdelser eller allvarliga överträdelser av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

I promemorian *Ändringar i vägtrafikdataförordningen (2019:382) och förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning (I2020/02137)* föreslås att uppgifter om överträdelser av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete registreras i vägtrafikregistret. Vidare föreslås att även uppgifter om tillsyn av arbetstid vid visst vägtransportarbete ska registreras i vägtrafikregistret och att uppgifterna ska kunna sökas fram ut registret. Något behov av ytterligare ändringar i vägtrafikdataförordningen för att uppgifter om överträdelser av bestämmelserna om vägarbetsstid ska kunna beaktas vid beräkningen av ett företags riskvärde än vad som föreslås i den promemorian finns inte.

Beräkningen av riskvärdet

I kontrolldirektivet anges numera även att kommissionen genom en genomförandeakt ska fastställa en gemensam formel för beräkningen av ett företags riskvärde. Denna gemensamma formel ska ta hänsyn till överträdelsernas antal, allvarlighetsgrad och frekvens och till resultaten av kontroller där ingen överträdelse har upptäckts samt till vilken typ av färdskrivare som företaget använt. Mot den bakgrunden behöver det i vägtrafikregistret registreras vilken typ av färdskrivare som används i ett fordon som kontrolleras vid en väg- eller företagskontroll. Det behöver samtidigt vara möjligt att söka fram uppgiften. Bilaga 4 i vägtrafikdataförordningen bör därför ändras så att den typ av färdskrivare som används ska registreras i vägtrafikregistret. Ett nytt sökbegrepp om detta bör läggas till vägtrafikregistret i uppgifter som rör tillsyn.

Transportstyrelsen behöver även få uppgift om genomförda vägkontroller där Polismyndigheten inte upptäckt någon överträdelse. Därför föreslås att polisen efter varje genomförd kontroll på väg förser Transportstyrelsen med uppgifter om den enskilda kontrollen oavsett om några överträdelser har konstaterats eller inte. Uppgifterna kan sedan läggas in i riskvärderingssystemet. I promemorian *Ändringar i vägtrafikdataförordningen (2019:382) och förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning (I2020/02137)* föreslås också ändringar i de uppgifter som ska registreras i vägtrafikregistret när det gäller uppgifter om kontroller av kör- och vilotider samt sökbegrepp. Utöver ändringarna i nämnda promemoria behöver det som utfall av kontroll också vara möjligt att registrera beslut efter vägkontroll. Bilaga 4 i vägtrafikdataförordningen bör därför ändras även i detta avseende.

De nya uppgifterna behöver registreras av administrativa skäl så att riskvärdet kan beräknas i enlighet med kommande genomförandeakt. De angivna uppgifterna måste registreras för att Sverige ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt EU-rätten.

Ett företags riskvärde ska vara tillgängligt för behöriga myndigheter

Artikel 9 i kontrolldirektivet innehåller bestämmelser om riskvärderings-systemet. I syfte att underlätta riktade vägkontroller har artikeln kompletterats med två nya punkter, som anger att uppgifterna i det nationella riskvärderingssystemet ska vara åtkomligt för samtliga behöriga kontrollmyndigheter i den berörda medlemsstaten vid tidpunkten för kontrollen. Medlemsstaterna ska göra informationen i de nationella riskvärderingssystemen direkt åtkomliga för behöriga myndigheter i andra medlemsstater genom de nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i trafiktillståndsförordningen. Informationsutbytet mellan de nationella registerna sker genom ERRU.

I vägtrafikdataförordningen regleras under vilka förutsättningar uppgifter får överföras till vägtrafikregistret från ett personregister hos en myndighet i något annat land. Som tidigare nämnts kan riskvärdet vara en personuppgift om transportföretaget bedrivs av en enskild näringsidkare. Mot bakgrund av att ett företags riskvärde ska vara åtkomligt för behöriga kontrollmyndigheter enligt ändringen i kontrolldirektivet bör det i 5 kap. 16 § vägtrafikdataförordningen framgå att uppgifter får överföras till vägtrafikregistret från ett personregister hos en myndighet i något annat land i samband med en väg- eller företagskontroll enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Personuppgiftsbehandlingen är tillåten, eftersom informationsutbytet följer av en EU-reglering.

Kontroller ska samordnas med andra medlemsstater

Vägkontroller av förare och fordon som omfattas av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen ska minst sex gånger om året genomföras samtidigt i Sverige och minst en annan stat inom EES, varvid respektive kontrollmyndighet arbetar på sitt eget territorium. Transportstyrelsen ska ansvara för samordning med behöriga myndigheter i andra stater inom EES och med Polismyndigheten i fråga om genomförande av sådana kontroller (artikel 5 i kontrolldirektivet och 7 kap. 6 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.).

Artikel 5 har ändrats så att medlemsstaterna även ska sträva efter att anordna samordnade kontroller i företagens lokaler. Mot denna bakgrund bör det i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. regleras att, om det är möjligt, kontroll i företagslokaler ska genomföras samtidigt i Sverige och minst en annan stat inom EES, varvid respektive kontrollmyndighet arbetar på sitt eget territorium. Det är Transportstyrelsen som utför företagskontroller och ansvarar för samordningen när det gäller vägkontrollerna. Det är därför lämpligt att Transportstyrelsen även ansvarar för samordning med behöriga myndigheter i andra stater inom EES när det gäller företagskontroller. Transportstyrelsen bör avgöra om det är möjligt att genomföra samordnade företagskontroller.

5.4 Utbyte av information

Promemorians förslag: Transportstyrelsen ska efter en begäran från en myndighet i en annan medlemsstat inom EES tillhandahålla information som rör kontroller av bestämmelserna om kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbets-tid.

Transportstyrelsen ska minst en gång varje halvår utbyta information med andra medlemsstater inom EES om den nationella tolkningen och tillämpningen av bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen.

Skälen för förslaget

Förfarande för informationsutbyte mellan medlemsstater

I artikel 7 i kontrolldirektivet finns bestämmelser om samverkan inom gemenskapen. En medlemsstat ska utse ett organ som ska ha till uppgift att sörja för samordningen med motsvarande organ i andra berörda medlemsstater i vissa avseenden. Artikel 7.1 har kompletterats, och numera framgår att det utsedda organet även ska säkerställa utbyte av information med övriga medlemsstater enligt artikel 8 när det gäller tillämpningen av nationella bestämmelser som införlivar kontroll-direktivet och vägarbets-tidsdirektivet.

I artikel 8 regleras förfarandet vid informationsutbyte mellan behöriga myndigheter. Artikeln har ändrats bl.a. på så sätt att det införts bestämmelser som närmare reglerar hur informationsutbytet ska gå till. Den nya regleringen innebär att medlemsstaterna ska utbyta information om den nationella tolkningen och tillämpningen av kör- och vilotids-förordningen. Informationen ska utbytas mellan de organ som anmälts till kommissionen enligt artikel 7 i kontrolldirektivet minst var sjätte månad eller på motiverad begäran av en medlemsstat i enskilda fall. Artikel 8 behandlar vidare det närmare förfarande och de tidsfrister som ska tillämpas vid utbyte av sådan information. Av artikeln framgår även att kommissionen ska underrättas om det är problem med informationsutbytet från en annan medlemsstat.

Transportstyrelsen är sedan tidigare utsedd att ansvara för samordning av kontroller, överlämnande av statistik och bistånd till behöriga myndigheter i andra länder enligt artikel 7.1 i kontrolldirektivet (7 kap. 6 och 10 §§ och 8 kap. 1 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Det finns inte några skäl att ändra vilken myndighet som ska vara ansvarig för de administrativa uppgifterna som följer av kontroll-direktivet. Transportstyrelsen bör alltså även ansvara för det informationsutbyte som ska ske enligt artikel 7.1 och 8 i kontroll-direktivet. Bestämmelser om sådant informationsutbyte i fråga om tillämpningen av kontroller av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen bör införas i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Informationsutbytet om tillämpningen av nationella bestämmelser som införlivar vägarbets-tidsdirektivet bör genomföras i förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Enligt artikel 8 i kontroll-direktivet ska informationssystemet för den inre marknaden (IMI) användas vid informationsutbytet. Transportstyrelsen bör därför utses till behörig myndighet i fråga om IMI vid tillämpningen av förordningen om kör- och

vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Enligt artikel 8.2 fjärde stycket i kontrolldirektivet ska kommissionen underrättas vid bestående förseningar i fråga om att tillhandahålla information till den medlemsstat en förare är utstationerad till. Att stycket omnämner utstationering bedöms vara ett förbiseende eftersom kontrolldirektivet avser kontroller av kör- och vilotider och vägarbetstid. En motsvarande bestämmelse finns nämligen också i utstationeringsdirektivet, som är genomförd i 5 § förordningen (2017:319) om utstationering av arbetstagare. Mer sannolikt är därför att kommissionen ska underrättas om bestående förseningar i samband med informationsutbyte som avser kör- och vilotider och vägarbetstid, oavsett om föraren är att anse som utstationerad eller inte. Oavsett hur bestämmelsen ska förstås bedöms det inte stå i strid med kontrolldirektivet eller annan EU-reglering att föreskriva om en utökad underrättelseskyldighet till kommissionen. Transportstyrelsen bör därför underrätta kommissionen om en myndighet i en annan stat inom EES återkommande dröjer med att tillhandahålla sådan information som behövs vid kontroller av kör- och vilotider och färdskrivare eller vägarbetstid som Transportstyrelsen har begärt.

Viss information ska utbytas regelbundet

Artikel 8 i kontrolldirektivet har hittills reglerat det informationsutbyte som avses i artikel 22.2 i kör- och vilotidsförordningen. Det vill säga att medlemsstatens behöriga myndigheter regelbundet ska översända all tillgänglig information om överträdelse av bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen som begåtts av personer som inte är bosatta i den ifrågavarande medlemsstaten och de påföljder som dessa överträdelse medfört och sanktioner beslutade av en medlemsstat mot personer som är bosatta i staten för överträdelse som begåtts i andra medlemsstater. Utbytet av information ska ske 1 maj och 1 november varje år (8 kap. 3 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.).

Mot bakgrund av att artikel 8 inte längre reglerar informationsutbytet enligt artikel 22.2 i kör- och vilotidsförordningen utan i stället hänvisar till artikel 22.3 föreslås att förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ändras för att återspegla detta. Informationsutbytet ska ske en gång i halvåret.

Transportstyrelsen är behörig myndighet (8 kap. 1 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Det framgår direkt av artikel 22.2 i kör- och vilotidsförordningen att den behöriga myndigheten regelbundet ska översända information till andra länders behöriga myndigheter om överträdelse, sanktioner och annan särskild information som kan få konsekvenser för efterlevnaden av kör- och vilotidsförordningen. Någon ytterligare reglering om detta informationsutbyte bedöms inte vara nödvändig.

5.5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag: De kompletterande bestämmelserna till färdskrivarförordningen och ändringarna i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och vägtrafikdataförordningen som föranleds av genomförandet av ändringar i kontroldirektivet ska träda i kraft den 2 februari 2022. Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för överträdelser som har ägt rum före den 2 februari 2022.

Skälen för förslaget: Direktivet (EU) 2020/1057 ska vara genomfört den 2 februari 2022. Mot denna bakgrund bör de ändringar i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och vägtrafikdataförordningen som föranleds av direktivet träda i kraft det datumet. Även de ändringar om sanktioner vid utebliven registrering av gränspassage som föreslås med anledning av ändringarna i färdskrivarförordningen bör träda i kraft den 2 februari 2022. Med beaktande av förbudet mot retroaktiv tillämpning av straffbestämmelser bör en övergångsbestämmelse införas om att äldre föreskrifter fortfarande ska gälla för överträdelser som har ägt rum före detta datum.

6 Vägarbetstid

6.1 Lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete (vägarbetstidslagen) gäller för mobila arbetstagare och för förare som är egenföretagare, om de utför vägtransporter som omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna. Även de som utför transporter som är undantagna från kör- och vilotidsbestämmelserna genom nationella undantag i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. omfattas av lagen. I lagen regleras arbetstid, raster och nattarbete. Med arbetstid avses hela tidsperioden från arbetets början till arbetets slut. Arbetstid kan alltså t.ex. avse körning, lastning och lossning, rengöring och tekniskt underhåll och administrativa formaliteter med bl.a. polis eller tull. Lagen är till stor del dispositiv, vilket innebär att det är möjligt att göra undantag från bestämmelserna i lagen genom kollektivavtal. Transportstyrelsen ska, till den del som inte är reglerad genom kollektivavtal, se till att lagen följs. I lagen finns även straffbestämmelser och bestämmelser om overtidsavgift. Lagen genomförs, tillsammans med förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, vägarbetstidsdirektivet.

6.2 Kontroll av bestämmelserna om vägarbetstid

Promemorians förslag: En polisman eller bilinspektör ska i samband med en vägkontroll av bestämmelserna om kör- och vilotider och

färdskrivare regelbundet kontrollera att förarens veckoarbetstid inte överstiger 60 timmar. Om förarens veckoarbetstid överstiger 60 timmar, ska en anmälan om detta göras till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen ska vid en tillsyn kontrollera att bestämmelserna om sammanlagd arbetstid, raster och nattarbete följs. I de fall arbetsgivaren är bunden av ett kollektivavtal ska Transportstyrelsen enbart kontrollera bestämmelserna i den utsträckning avvikelser från dessa inte gjorts i kollektivavtalet. Vid urvalet av vilken arbetsgivare eller egenföretagare som ska kontrolleras ska styrelsen beakta företagets riskvärde.

Transportstyrelsen ska utarbeta en tillsynsstrategi som avser kontroll av bestämmelserna om vägarbetstid. Polismyndigheten ska ges tillfälle att yttra sig i arbetet.

Transportstyrelsen ska lämna uppgifter till kommissionen om tillämpningen av vägarbetstidsdirektivet och utförda kontroller. Polismyndigheten ska lämna ett underlag till Transportstyrelsen över utförda vägkontroller.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om register över arbetstid. Transportstyrelsen ska bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

Skälen för förslaget

Bestämmelserna i kontrolldirektivet som avser kontroll av vägarbetstidsdirektivet ska genomföras i förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Kontrolldirektivet innehåller minimivillkor för genomförandet av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen och innehåller bestämmelser om den kontroll som behöriga myndigheter i medlemsstaterna ska utföra av förare, fordon och företag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om kör- och vilotider samt färdskrivare. Kontrolldirektivets tillämpningsområde har utökats genom direktiv (EU) 2020/1057 till att även omfatta kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna i vägarbetstidsdirektivet. Enligt kontrolldirektivet ska medlemsstaterna lägga upp ett system för ändamålsenliga och regelbundna kontroller av det korrekta och enhetliga genomförandet av kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och vägarbetstidsdirektivet både på vägarna och i företagens lokaler (artikel 2.1). Dessa kontroller ska varje år täcka ett stort och representativt genomsnitt av mobila arbetstagare och förare. När det gäller vägarbetstidsdirektivet ska kontroller på väg begränsas till det som effektivt kan kontrolleras med hjälp av färdskrivaren och annan registreringsutrustning. En heltäckande kontroll av bestämmelserna i vägarbetstidsdirektivet får endast utföras i företagens lokaler. Av skäl 27 till direktiv (EU) 2020/1057 framgår vidare att med tanke på de dataserier som krävs för att kontrollera efterlevnaden av arbetstidsreglerna i vägarbetstidsdirektivet är vägkontrollernas omfattning beroende av att teknik som möjliggör täckning av en tillräckligt lång tidsperiod utvecklas och införs.

Bestämmelserna i kontrolldirektivet har hittills genomförts genom bestämmelser i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare,

m.m., medan vägarbetstidsdirektivet är genomfört genom lagen och förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Det bedöms mest ändamålsenligt att hålla bestämmelserna som har anknytning till vägarbetstidsdirektivet samlade. De ändringar i kontroldirektivet som avser kontroller av bestämmelser i vägarbetstidsdirektivet bör därför genomföras i förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Kontroll av bestämmelserna i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Transportstyrelsen ska se till att lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete följs och kan i sin tillsyn meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att lagen ska följas. Föreläggandena och förbuden får förenas med vite.

Lagen är dispositiv i den utsträckning som direktivet medger. Det finns därför möjligheter för arbetsmarknadens parter att sluta kollektivavtal om arbetstid, som avviker från lagens bestämmelser. Till följd av att lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete är dispositiv i vissa delar och tvingande i andra, är tillsynen uppdelad mellan Transportstyrelsen och arbetsmarknadens parter. Transportstyrelsens tillsyn omfattar de dispositiva delarna av lagen, så länge som de inte har avtalats bort i ett kollektivavtal med bestämmelser som avviker från lagens innehåll. I de delar som lagen är tvingande, dvs. de absoluta gränserna för den sammanlagda genomsnittliga veckoarbetstiden, de yttre ramarna för begreppet nattarbete, raster, viloperioder för lärlingar och praktikanter samt registrering av arbetstid, har Transportstyrelsen alltid kvar tillsynsuppgiften när det gäller miniminivåerna, även om det i kollektivavtal har avtalats om bättre villkor för arbetstagarna. Eventuella tvister om tillämpningen av arbetstidsbestämmelserna i ett kollektivavtal löses genom förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter.

Polismyndigheten ska vid en vägkontroll kontrollera om förarens veckoarbetstid överstiger 60 timmar

I artikel 4 i kontroldirektivet finns bestämmelser om vägkontroller. De kontrollmoment som ska ingå i en vägkontroll fastställs i del A i bilaga I. Regleringen är genomförd i 7 kap. 8 och 9 §§ förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Kontroldirektivet har kompletterats så att även vissa bestämmelser i vägarbetstidsdirektivet ska kontrolleras (artikel 2.13 a iii i direktiv 2020/1057). En kontroll av den maximala veckoarbetstiden om 60 timmar enligt vägarbetstidsdirektivet ska ingå i en vägkontroll avseende kör- och vilotider och färdskrivare. Annan veckoarbetstid enligt artiklarna 4 och 5 i vägarbetstidsdirektivet ska kontrolleras i samband med en vägkontroll endast om det finns teknik som möjliggör ändamålsenliga kontroller. Enligt artikel 4 i vägarbetstidsdirektivet får arbetstiden per vecka beräknad över fyra månader inte överstiga 48 timmar. Enligt artikel 5 får en person som utför mobilt arbete inte under några omständigheter arbeta mer än sex timmar i sträck utan rast. Rasten ska, beroende på den totala arbetstiden, vara minst 30 eller 45 minuter men får delas upp på flera perioder om 15 minuter.

Den maximala sammanlagda arbetstiden under en vecka får uppgå till högst 60 timmar (12 § andra stycket lagen om arbetstid vid visst

vägtransportarbete). Bestämmelsen är dispositiv (2 §). Arbetsmarknadens parter kan alltså besluta om andra regler genom ett kollektivavtal som slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation. Det finns centrala kollektivavtal som tillåter lokala överenskommelser om veckoarbetstid som överstiger 60 timmars arbetstid per vecka (Transportavtalet och Bussavtalet). Transportstyrelsen kan även meddela föreskrifter om undantag i fråga om sammanlagd arbetstid för egenföretagare. Den sammanlagda arbetstiden får för en egenföretagare överstiga 60 timmar per vecka. Undantaget gäller under förutsättning att den sammanlagda veckoarbetstiden inklusive raster inte överstiger 84 timmar (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd [TSFS 2019:49]).

I dag kontrolleras inte reglerna om vägarbetstid vid en vägkontroll. Det är Polismyndigheten som utför kontroller på väg bl.a. av att kör- och vilotidsregleringen följs. Myndigheten bör därför också utföra de vägkontroller som nu är i fråga. Mot bakgrund av att bestämmelsen om veckoarbetstid är dispositiv, kan kontrollen av om vad som gäller i fråga om veckoarbetstiden vara komplicerad. Vid en vägkontroll bör det därför inte krävas att Polismyndigheten utför en mer ingående kontroll än att kontrollera färdskrivaruppgifterna. Det innebär att en polisman eller en 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 i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete inte följts bör Polismyndigheten anmäla det till Transportstyrelsen. En sådan anmälan bör även göras om polismannen eller bilinspektören vid kontrollen misstänker att andra bestämmelser än den om sammanlagd arbetstid i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete inte följts, t.ex. bestämmelserna om raster. På basis av en sådan anmälan kan Transportstyrelsen välja att utreda vidare om arbetsgivaren eller egenföretagaren följt lagen. Bestämmelser om vägkontroller av arbetstid och om anmälan till Transportstyrelsen bör placeras i förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

En anmälan från Polismyndigheten kommer att innehålla information om hur en enskild förare arbetat, vilket innebär att anmälan kommer att innehålla personuppgifter. Anmälan kan även avse en egenföretagare eller en arbetsgivare som bedriver sin verksamhet som enskild näringsidkare och anmälan kan alltså även i den aspekten avse personuppgifter. Genom förslaget ges Polismyndigheten en författningsreglerad uppgift att kontrollera om föraren har arbetat mer än 60 timmar i veckan. Den personuppgiftsbehandling som detta föranleder är nödvändig för att utföra den författningsreglerade uppgiften. Polismyndigheten har därmed rättslig grund för sin insamling av personuppgifter i detta avseende. Enligt förslaget ska Polismyndigheten underrätta Transportstyrelsen om det kan misstänkas att regelverket inte följts i nu aktuellt avseende. Underrättelseskyldigheten kommer att följa av förordning. Polismyndigheten har därmed även stöd för den behandling av uppgifterna som sker när uppgifterna lämnas till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet när det gäller lagen och förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och får som en del av sin myndighetsutövning behandla de nu aktuella personuppgifterna. Mot bakgrund av att behandlingen följer av regleringen i kontrolldirektivet och att bestämmelserna i vägarbetstidsregleringen bl.a. syftar till att skydda

förarens hälsa och säkerhet, förbättra vägtrafiksäkerheten och åstadkomma jämställda konkurrensvillkor på vägtransportområdet bedöms behandlingen vara proportionerlig i förhållande till det intrång i enskildas personliga integritet som behandlingen kan medföra.

Kontrollen av bestämmelserna i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete behöver inte vara en del av en företagskontroll

I artikel 6 och bilaga I, Del B i kontrolldirektivet regleras vilka kontrollmoment som ska ingå i en företagskontroll. Regleringen är genomförd i 7 kap. 12 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Del B i bilaga I i kontrolldirektivet anger att vissa moment, utöver de som anges i del A, ska kontrolleras hos företaget. Det innebär att kontroll av den maximala veckoarbetstiden om 60 timmar ska göras även i detta sammanhang. Även kontroll av efterlevnaden vad gäller maximal genomsnittlig veckoarbetstid, raster och krav avseende nattarbete enligt artiklarna 4, 5 och 7 i vägarbetsstidsdirektivet ska ingå i en företagskontroll (artikel 2.13 b i i direktiv 2020/1057).

Tillsynen av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete är uppdelad mellan Transportstyrelsen och arbetsmarknadens parter. Detta förhållande bör inte ändras. Mot bakgrund av ändringen i kontrolldirektivet bör det dock uttryckligen regleras att Transportstyrelsen vid en tillsyn ska kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om den sammanlagda arbetstiden, raster och nattarbete i 12, 15 och 18 §§ lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. I de fall arbetsgivaren är bunden av ett kollektivavtal ska Transportstyrelsen enbart kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna i den utsträckning avvikelser från dessa inte gjorts i kollektivavtal. En bestämmelse om detta bör införas i förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Att de nya bestämmelserna om kontroll av efterlevnaden av reglerna om vägarbetsstid placerats i del A och del B i bilaga I till kontrolldirektivet talar för att dessa kontrollmoment alltid ska vara en del av en företagskontroll som Transportstyrelsen utför enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Det kvantitativa kravet i kontrolldirektivet att minst 3 procent av arbetsdagarna för förare ska kontrolleras gäller dock inte vid kontroller av vägarbetsstidsdirektivet. Mot bakgrund av vägarbetsstidsdirektivets omfattande tillämpningsområde, beslutades nämligen att kontrollerna av bestämmelserna i det direktivet ska vara riskbaserade (se artikel 2.3a i kontrolldirektivet). Det är också fler arbetsgivare och egenföretagare som omfattas av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete än av bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare. Mot denna bakgrund bör Transportstyrelsen avgöra hur tillsynen ska utövas och om tillsynen ska samordnas med en företagskontroll som genomförs enligt 7 kap. förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.

Ett transportföretags riskvärde ska beaktas när Transportstyrelsen väljer ut vilka arbetsgivare eller egenföretagare som ska kontrolleras

Enligt kontrolldirektivet ska nu varje medlemsstat organisera kontrollerna av vägarbetsstidsdirektivet med beaktande av riskvärderingssystemet. Kontrollerna ska inriktas på ett företag om en eller flera av dess förare

kontinuerligt eller allvarligt har överträtt kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen (artikel 2.3a).

Transportstyrelsens urval är redan i dag riskbaserat. Grunden för ett urval kan exempelvis vara resultatet av tidigare kör- och vilotidskontroll, underrättelser från Polismyndigheten, rapporter från andra länder, förvaltningsrättsliga domar eller tips. Urvalet kan även grunda sig på en bedömning av att det finns ett högre generellt riskvärde i en specifik bransch eller vid en viss typ av transporter. I enlighet med artikel 2.3a i kontrolldirektivet bör i förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete föreskrivas att vid tillsyn enligt lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska ett företags riskvärde enligt 7 kap. 13 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. beaktas vid val av vilken arbetsgivare eller egenföretagare som ska kontrolleras. Det behöver inte särskilt föreskrivas att kontrollerna ska inriktas på ett företag om en eller flera av dess förare kontinuerligt eller allvarligt har överträtt kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen. Riskvärderingssystemet omfattar och viktas även sådana överträdelser.

Transportstyrelsen ska utarbeta en tillsynsstrategi när det gäller kontroller av bestämmelserna om vägarbetstid

Medlemsstaterna ska se till att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas inom deras territorium (artikel 2.1 i kontrolldirektivet). Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en tillsynsstrategi för de väg- och företagskontroller som utförs för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om kör- och vilotider samt färdskrivare (7 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.).

En konsekvens av att kontrolldirektivet även reglerar kontroller av bestämmelserna i vägarbetstidsdirektivet är att en tillsynsstrategi ska omfatta dessa kontroller. I likhet med vad som gäller för tillsynsstrategin för kontrollerna av bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare är det lämpligt att Transportstyrelsen även får ansvar för att ta fram en tillsynsstrategi som avser kontroll av bestämmelserna om vägarbetstid. Eftersom Polismyndigheten föreslås utföra kontroller av bestämmelsen om den sammanlagda arbetstiden i samband med vägkontroller föreslås också att Polismyndigheten ska ges tillfälle att yttra sig vid framtagandet av tillsynsstrategin. Detta bör regleras i förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. I ansvaret med att ta fram en tillsynsstrategi ligger även ett ansvar att kontinuerligt hålla strategin aktuell. Någon särskild reglering om det är inte nödvändig.

Rapportering av uppgifter till kommissionen

Medlemsstaterna ska vartannat år lämna en rapport till kommissionen om genomförandet av vägarbetstidsdirektivet med uppgifter om de ståndpunkter som arbetsmarknadens parter företräder (artikel 13 i vägarbetstidsdirektivet). Transportstyrelsen fullgör sedan tidigare denna uppgift. Den information som ska lämnas i detta sammanhang inbegriper nu även uppgifter om antalet förare som kontrollerats på vägarna, antalet kontroller i företagets lokaler, antalet kontrollerade arbetsdagar och antalet rapporterade överträdelser samt antalet och typen av rapporterade överträdelser (artikel 2.4 i direktiv 2020/1057).

För att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan Transportstyrelsen och Polismyndigheten bör Transportstyrelsen fullgöra uppgiften att rapportera och lämna den information som nu är ifråga till kommissionen. Mot bakgrund av att det är Polismyndigheten som utför vägkontrollerna bör Polismyndigheten också ha en skyldighet att förse Transportstyrelsen med de uppgifter om kontroller som styrelsen behöver för att utarbeta den rapport som ska lämnas till kommissionen. Detta innebär att Polismyndigheten behöver föra statistik över antalet kontroller som de utför.

Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om register över arbetstid

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning, om vissa undantag från lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och för verkställighet av den lagen (1 § förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete).

Bemyndigandet avseende verkställighetsföreskrifter bedöms inte omfatta rätten att föreskriva hur arbetsgivaren eller egenföretagaren ska registrera arbetstiden. Transportstyrelsen har därför i stället utfärdat allmänna råd som rör register över arbetstid.

Det är väsentligt att arbetstiden registreras på ett sådant sätt att lagens regler kan kontrolleras av Transportstyrelsen och arbetstagarorganisationerna. Om Transportstyrelsen vid en tillsyn konstaterar att arbetsgivaren eller egenföretagaren inte följt bestämmelserna i lagen kan styrelsen besluta om förelägganden eller förbud som får förenas med vite. Högsta Förvaltningsdomstolen har i rättsfallet 2020 ref. 28 som behandlat frågan om ett vitesföreläggande har varit tillräckligt preciserat bl.a. angivit att om lagstiftningen är allmänt hållen och närmare föreskrifter saknas så begränsas myndighetens möjlighet att använda vitesförelägganden. Bestämmelsen om registrering av arbetstid i 20 § lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete är allmänt hållen varför Transportstyrelsen utfärdat allmänna råd. Högsta Förvaltningsdomstolens dom avser inte Transportstyrelsens beslut enligt lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Det är ändå lämpligt att Transportstyrelsen mot bakgrund av domen ska få meddela föreskrifter om register över arbetstid i den mån det behövs för att precisera arbetsgivarens eller egenföretagarens skyldigheter.

6.3 Ikraftträdande

Promemorians förslag: Ändringarna i lagen och förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska träda i kraft den 2 februari 2022.

Skälen för förslaget: Direktiv (EU) 2020/1057 ska vara genomfört den 2 februari 2022. Mot denna bakgrund bör de bestämmelser som genomförs direktivet även såvitt avser kontroller av reglerna om vägarbetstid träda i kraft den 2 februari 2022. Det är även lämpligt att Transportstyrelsen från den 2 februari 2022 får meddela föreskrifter om register över arbetstid.

7 Utstationering inom vägtransportsektorn

7.1 Bakgrund

Ordinarie bestämmelser för utstationerad arbetskraft

Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster, i fortsättningen utstationeringsdirektivet, antogs den 16 december 1996. Förenklat uttryckt anger direktivet vilka arbets- och anställningsvillkor som ska tillämpas på arbetstagare som tillfälligt arbetar i ett annat land inom ramen för en gränsöverskridande tjänsteutövning. Motiven till utstationeringsdirektivet är bl.a. att genomförandet av den inre marknaden inom EU starkt bidragit till en utveckling där tjänster tillhandahålls över gränserna genom att det lockar företag att utstationera arbetstagare i andra länder, vilket kräver lojal konkurrens och åtgärder som garanterar att arbetstagarnas rättigheter respekteras.

EU:s bestämmelser om utstationering har varit föremål för vissa tillägg och förändringar. Den 15 maj 2014 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU om tillämpning av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI-förordningen), i fortsättningen tillämpningsdirektivet. Syftet var att öka enhetligheten i genomförandet, tillämpningen och efterlevnaden av utstationeringsdirektivet. Tillämpningsdirektivet innehåller bl.a. bestämmelser om tillgång till information och om samarbete mellan myndigheter, om kontroll av efterlevnaden av regelverket och om gränsöverskridande verkställighet av ekonomiska administrativa sanktionsavgifter.

Den 28 juni 2018 antogs ett direktiv som ändrar utstationeringsdirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/957 av den 28 juni 2018 om ändring av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster, i fortsättningen ändringsdirektivet. Ändringarna innebär bl.a. att utstationerade arbetstagare och inhemska arbetstagare i högre grad likabehandlas i fråga om vilka villkor som ska tillämpas vid utstationering. Vidare ska långvarigt utstationerade arbetstagare garanteras ytterligare arbets- och anställningsvillkor. Även skyddet för uthyrda utstationerade arbetstagare utökas.

I svensk rätt är utstationeringsbestämmelserna genomförda i första hand i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare och förordningen (2017:319) om utstationering av arbetstagare, i fortsättningen utstationeringslagen respektive utstationeringsförordningen. Bestämmelser som genomför direktiven finns även i annan reglering, t.ex. i lagen (2016:1231) om ömsesidigt bistånd med indrivning av vissa sanktionsavgifter vid utstationering. En relativt omfattande revidering av utstationeringslagen har nyligen genomförts i och med genomförandet av ändringsdirektivet från 2019. Enligt utstationeringslagen ska en arbetsgivare anmäla en utstationering till Arbetsmiljöverket senast när en utstationerad arbetstagare påbörjar arbete i Sverige. Arbetsmiljöverket utövar tillsyn över bestämmelserna om anmälan om utstationering.

Särskilda regler på unionsnivå för utstationering av förare inom vägtransportsektorn

Den 15 juli 2020 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2020/1057 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012. Direktivet innehåller bl.a. specialutformade bestämmelser för utstationering av förare i vägtransportsektorn. I förhandlingarna som föregick rättsakten gavs dessa bestämmelser ofta benämningen *lex specialis*. Detta begrepp används fortsättningsvis även i denna promemoria för att benämna de bestämmelser i direktiv 2020/1057 som avser utstationering av förare.

Det främsta skälet till att specialutformade utstationeringsbestämmelser utarbetats för vägtransportområdet är att arbetskraften inom sektorn är mycket rörlig, vilket innebär att det finns ett behov av särskilda avvägningar mellan dels vägtransportföretagens frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster och den fria rörligheten för varor, dels tillfredsställande arbetsvillkor och det sociala skyddet för förare. I skälen till direktivet anges att särskild uppmärksamhet måste ägnas åt att säkerställa att vägtransportföretag, av vilka flertalet är små, inte ställs inför oproportionella administrativa hinder eller diskriminerande kontroller som i onödan begränsar deras frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster. Samtidigt är det viktigt att de nationella regler som tillämpas på vägtransporter tar hänsyn till behovet av att säkerställa tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förarna och underlättar utövandet av vägtransporttjänster, vilka ska bygga på rättvis konkurrens mellan nationella och utländska vägtransportföretag.

Bestämmelserna i utstationeringsdirektivet och tillämpningsdirektivet är alltså tillämpliga på vägtransportsektorn, men i ljuset av det ovanstående har det bedömts nödvändigt att införa särskilda EU-harmoniserade regler inom denna sektor. I utstationeringsdirektivet anges i vilka situationer utstationering ska anses föreligga och vilka arbets- och anställningsvillkor som ska tillämpas på arbetstagare när de tillfälligt arbetar i ett annat land inom ramen för en gränsöverskridande tjänsteutövning. Bestämmelserna i *lex specialis* innehåller vissa begränsningar i fråga om när utstationering ska anses föreligga på vägtransportområdet och när de nyligen utvidgade villkoren vid långvarig utstationering ska tillämpas på förare som utför vägtransporttjänster. I förhållande till utstationeringsdirektivet innebär *lex specialis* alltså inte någon utvidgning av i vilka situationer utstationering ska anses föreligga eller vilka villkor och rättigheter en arbetstagare ska ha.

Utstationeringslagen gäller när en arbetstagare sänds till Sverige av en arbetsgivare etablerade i ett annat land än Sverige i tre olika situationer. Dessa situationer föreligger något förenklat när en arbetsgivare som är etablerad i ett annat land sänder arbetstagare till Sverige enligt ett avtal med en tjänstemottagare i Sverige, när arbetsgivaren sänder arbetstagare till Sverige till en arbetsplats eller ett företag som tillhör samma koncern eller när arbetsgivaren hyr ut arbetstagare till ett användarföretag som är etablerat i Sverige eller bedriver verksamhet här. Bestämmelserna i *lex specialis* är avgränsade till att gälla utstationering som sker i en av dessa

situationer, nämligen när en arbetsgivare för egen räkning och under egen ledning sänder en arbetstagare från ett land till ett annat enligt ett avtal som arbetsgivaren har ingått med mottagaren av tjänsten i landet där tjänsten utförs – det så kallade tjänsteavtalsfallet (artikel 1.3 a i utstationeringsdirektivet och 4 § första stycket 1 utstationeringslagen). Lex specialis är alltså inte tillämpligt om en arbetstagare utstationeras inom ramen för en koncern (artikel 1.3 b i utstationeringsdirektivet och 4 § första stycket 2 utstationeringslagen) eller som uthyrd arbetskraft (artikel 1.3 c i utstationeringsdirektivet och 4 § första stycket 3 utstationeringslagen).

Tillämpningsdirektivet innehåller bl.a. bestämmelser om administrativa krav och kontrollåtgärder som medlemsstaterna får införa för att kontrollera att reglerna om utstationering följs. I fråga om sådana förare som är att betrakta som utstationerade i enlighet med lex specialis får medlemsstaterna, med avvikelse från bestämmelserna i tillämpningsdirektivet, endast införa vissa specificerade åtgärder för hur utstationeringen ska anmälas och kontrolleras. I detta avseende kan lex specialis alltså sägas inskränka hur tillämpningsdirektivet får tillämpas i de aktuella situationerna.

7.2 Marknaden för nationella och internationella transporter

Olika typer av transporter

Bestämmelserna utgår från vilken typ av transport som föraren utför

EU:s utstationeringsregler är som utgångspunkt tillämpliga på vägtransportsektorn. Lex specialis innehåller dock vissa begränsningar i fråga om när en förare ska anses vara utstationerad. I detta avseende utgår direktivet från vilket slag av vägtransport som föraren utför. Mot denna bakgrund finns det skäl att redogöra för de olika typer av transporter som har betydelse för de förslag som lämnas.

Internationella och nationella transporter

En viktig skiljelinje går mellan internationella och nationella transporter. Med en internationell transport avses förenklat en transport av personer eller gods mellan olika länder. Det kan till exempel handla om en transport där gods lastas i Italien och lossas i Sverige, eller att personer transporteras i buss mellan Norge och Finland. I många fall förutsätter en internationell transport att fordon färdas genom länder utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare. Sådana transporter benämns ofta transittransporter. I exemplet med en godstransport mellan Italien och Sverige är det tänkbart att fordonet i fråga transiterar Schweiz, Tyskland och Danmark. I fallet med busstransporten kanske denna transiterar Sverige.

En nationell transport utförs av ett transportföretag helt inom ett lands gränser. I det fallet kan det handla om lastning av gods i Göteborgs hamn som lossas i Borås.

Bilaterala och icke-bilaterala transporter

En internationell transport kan vara bilateral, i meningen att den utförs genom att frakta gods eller passagerare mellan två länder, varav det ena är det land där transportföretaget i fråga är etablerat. Om ovan nämnda godstransport mellan Italien och Sverige utförs av ett transportföretag som antingen är etablerat i Italien eller Sverige är det fråga om en bilateral transport. Men en internationell transport kan även utföras mellan två länder i vilka ett transportföretag inte är etablerat, i det fallet handlar det inte om en bilateral transport. Om transporten mellan Italien och Sverige i stället utförs av ett tyskt eller franskt transportföretag är det fråga om en icke-bilateral godstransport. På motsvarande sätt är en busstransport mellan Finland och Norge inte bilateral om det transportföretag som utför transporten är etablerat i Sverige.

Regler om marknadstillträde för olika typer av transporter

Även reglerna för marknadstillträde utgör en viktig utgångspunkt

Regleringen i lex specialis hänvisar även till de villkor för marknadstillträde som berörda transportföretag ska rätta sig efter. Det finns därför skäl att även redogöra för vissa bestämmelser om tillträde till nationella och internationella marknader som har relevans för förslagen.

Regler om marknadstillträde för internationella transporter

Det finns flera formella möjligheter för utlandsetablerade transportföretag att få utföra internationella transporter i Sverige. Internationella transporter kan ske med stöd av EU-bestämmelser, bilaterala överenskommelser eller multilaterala överenskommelser.

För transportföretag etablerade i EU/EES och som har ett gemenskaps-tillstånd är tillträdet för internationella transporter inom detta geografiska område fritt. I det ligger att det inte finns några begränsningar när det gäller under hur lång tid sådana transporter får utföras eller hur många transporter som får utföras. Dessutom är det helt fritt att transitera andra länder inom EU/EES i utförandet av sådana transporter. Ett svenskt eller norskt transportföretag får alltså utföra ett obegränsat antal internationella transporter inom EU/EES.

Transportföretag utanför EU/EES får utföra transporter till eller från Sverige på grundval av överenskommelser mellan Sverige och respektive land. Typiskt sett utbyts årliga kvoter med tillstånd med berörda länder. Sådana tillstånd gäller vanligtvis för en enskild transport och ger rätt att utföra bilaterala transporter eller transittransporter. Om ett transportföretag från Ukraina transporterar gods från Ukraina till Sverige så behöver transportföretaget få ett av det begränsade antal transporttillstånd som Sverige varje år ger till Ukraina (i utbyte mot att Sverige får motsvarande antal tillstånd från Ukraina). Företaget behöver dessutom tillstånd från de länder som transportföretaget transiterar på vägen till Sverige, t.ex. från Polen. Sådana tillstånd är i allmänhet begränsade till en enskild transport. Dessutom brukar tillstånd utbytas för att utföra så kallade tredjelandstransporter. Med det avses internationella transporter som inte är bilaterala till eller från ett land inom EU/EES och till eller från

ett land utanför detta område. Ett tredjelandstillstånd kan även avse transporter mellan två länder utanför EU/EES. I fallet med en transport från Ukraina till Sverige skulle ett exempel kunna vara att ett turkiskt transportföretag utför en sådan transport. I det här sammanhanget krävs, i normalfallet, att ett transportföretag har ett tredjelandstillstånd från båda de två länder som transporten går emellan.

I fråga om godstransporter utfärdas även tillstånd inom ramen för det så kallade CEMT-samarbetet. Med det avses samarbetet inom ramen för Europeiska transportministerkonferensens multilaterala kvotsystem (omnämnt som ETMK i skäl 16 till lex specialis). Inom ramen för samarbetet beslutas om en årlig tilldelning av kvoter som i sin tur fördelas genom enskilda CEMT-tillstånd. Ett CEMT-tillstånd gäller för ett obegränsat antal internationella transporter under ett år inom CEMT-området. Tillstånden utfärdas till transportföretag och är inte knutna till enskilda fordon. En CEMT-transport får omfatta transport från etableringslandet till ett annat CEMT-land. Av det följer att det är fritt att transitera övriga CEMT-länder i utförandet av sådana transporter. Om ett transportföretag från Ukraina utför en transport mellan Ukraina och Sverige med ett CEMT-tillstånd i stället för ett bilateralt tillstånd, får företaget därmed utföra ett obegränsat antal transporter mellan Ukraina och Sverige eller mellan Ukraina och något av de andra länderna inom ramen för CEMT-samarbetet. Ett CEMT-tillstånd medger med andra ord ett obegränsat antal bilaterala transporter under ett år, men med inskränkningen att tillståndet inte kan användas i mer än ett fordon samtidigt. Efter en bilateral transport får tre internationella transporter till andra CEMT-länder utföras, som alltså inte är bilaterala, före den avslutande transporten tillbaka till etableringslandet. I exemplet ovan får det ukrainska transportföretaget efter en bilateral transport mellan Ukraina och Sverige utföra tre icke-bilaterala transporter exempelvis i tur och ordning mellan Sverige och Danmark, Danmark och Tyskland samt Tyskland och Polen.

När det gäller tillfälliga persontransporter på väg med buss, utanför EU/EES området, har Sverige ingått en överenskommelse om en utveckling av sådana internationella transporter. Detta regleras i två överenskommelser, ASOR från 1982 och Interbus från 2001. Merparten av de avtalsslutande parterna i dessa överenskommelser är i dag medlemmar i EU och EES.

Regler om marknadstillträde för nationella transporter

Utgångspunkten i EU-rätten är att nationella transporter endast är tillåtna för transportföretag med hemvist i medlemsstaten i fråga. EU-rätten ger dock transportföretag etablerade inom unionen rätt att i begränsad utsträckning utföra nationella transporter i andra länder än det där man själv är etablerad, dvs. i en värdmedlemsstat. Den vanligaste formen av nationella transporter i en värdmedlemsstat är cabotagetransporter. Sådana transporter kan avse både gods och personer. Cabotagetransporter av gods får utföras under vissa begränsningar i fråga om tidsrymd och antal transporter. Dessutom får cabotagetransporter endast utföras i samband med internationella transporter. Ett exempel på en cabotagetransport av gods skulle kunna vara en transport mellan Göteborgs hamn och Borås

som utförs av ett italienskt eller ett franskt transportföretag efter det att transportföretaget har utfört en internationell transport mellan Italien och Sverige. Rätt att utföra inrikestransporter i ett annat land än det där ett transportföretag är etablerat kan även följa av bilaterala eller multilaterala överenskommelser eller motsvarande.

I fråga om godstransporter innehåller EU-rätten ytterligare en möjlighet att bedriva inrikes transporter i en värdmedlemsstat, det vill säga en rätt för utlandsetablerade transportföretag att utföra inrikes transporter av gods i Sverige. Detta gäller om en transport utförs enligt kriterierna i kombidirektivet, vars bestämmelser om marknadstillträde är genomförda i yrkestrafikförordningen. Bestämmelserna innebär att sådana vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport får utföras inom Sveriges gränser utan begränsningar i fråga om tid eller antal transporter. För att uppfylla kraven på en kombinerad transport måste vägtransporten kombineras med en transport på järnväg eller med sjöfart. Vidare gäller vissa begränsningar för hur lång en sådan vägtransport får vara. Revideringen av godsförordningen ger medlemsstaterna en möjlighet att införa begränsningar i fråga om tid eller antal transporter som liknar begränsningarna för cabotagetransporter. Som framgår av avsnitt 4.4 föreslås att Sverige utnyttjar den möjligheten genom ändringar i yrkestrafikförordningen.

Ett exempel på en kombinerad transport skulle kunna vara exakt samma transport som nämns ovan, det vill säga en godstransport mellan Göteborgs hamn och Borås utförd av ett franskt eller italienskt transportföretag. För att transporten ska falla under reglerna om kombinerade transporter krävs i det här fallet att lastningen i Göteborg avser en omlastning från en inkommande transport, som skett med ett annat trafikslag, t.ex. sjöfart. För att reglerna ska vara tillämpliga krävs att sjötransporten varit minst 100 kilometer lång och att den efterföljande vägtransporten inte är mer än 150 kilometer lång. Sträckan mellan Göteborgs hamn och Borås understiger det avståndet, varför kriteriet är uppfyllt. Det kan noteras att ett transportföretag i det här fallet kan välja mellan att hävda att det är fråga om en cabotagetransport eller en kombinerad transport. Om vägtransporten i stället går från Göteborg till Stockholm, det vill säga en sträcka som överstiger 150 kilometer kan det endast vara fråga om en cabotagetransport.

En annan viktig förutsättning att notera är att reglerna som beskrivs ovan avser transportföretag och deras fordon. Det finns däremot inga regler som begränsar antalet cabotagetransporter som en förare får utföra under en vistelse i Sverige. En förare får därmed stanna för att utföra cabotagetransporter under längre tidsperioder i landet, under förutsättning att han eller hon byter fordon efter minst var tredje cabotagetransport. En annan aspekt på att bestämmelserna avser användningen av fordon är att även förare som är permanent bosatta i Sverige kan utföra cabotagetransporter i Sverige om transportföretaget i fråga är etablerat i ett annat land.

7.3 Utstationeringslagen bör utgöra utgångspunkt

Promemorians förslag: Utstationering av förare i fråga om vissa vägtransporter bör regleras särskilt i utstationeringslagen och i en ny förordning.

Skälen för förslaget: Lex specialis kan sägas bestå av två huvudsakliga delar. För det första klargörs att förare som utför vissa typer av transporter inte ska anses vara utstationerade. För det andra fastställs särskilda regler om vilka administrativa krav och kontrollåtgärder som får införas för vägtransportföretag som utstationerar förare som utför tjänster som omfattas av lex specialis. I övrigt gäller EU:s ordinarie utstationeringsbestämmelser även för dessa förare. Som framgår ovan är dessa bestämmelser genomförda främst i utstationeringslagen. Lagen innehåller också vissa bestämmelser som inte direkt följer av EU:s direktiv på utstationeringsområdet. Samma nationella bestämmelser bör dock även fortsättningsvis gälla för de förare som utför tjänster som omfattas av lex specialis som för utstationerad arbetskraft i övrigt, med beaktande av vad som är tillåtet enligt lex specialis. Här kan också anmärkas att de bestämmelser i utstationeringslagen som genomför ändringsdirektivet ska börja tillämpas även på vägtransportområdet (se avsnitt 7.16).

Mot den bakgrunden bör utstationeringslagen som utgångspunkt gälla även i de utstationeringssituationer som lex specialis reglerar. Det förefaller därför rimligt att även de särskilda administrativa bestämmelser som ska gälla i dessa situationer placeras i utstationeringslagen. I den mån lex specialis innebär att utstationeringslagens bestämmelser inte kan tillämpas på sådana förare som är att betrakta som utstationerade bör detta också framgå av den lagen, liksom att förare under vissa förhållanden inte alls ska anses vara utstationerade.

De aktuella bestämmelserna i utstationeringslagen bör kompletteras med föreskrifter på lägre normgivningsnivå. Dessa placeras lämpligen i en ny förordning om utstationerade förare inom vägtransportsektorn.

7.4 Definitioner

Promemorians förslag: Med bilateral transport avses

a) en förflyttning av gods, på grundval av ett transportavtal, med en personbil eller lastbil mellan två länder, om transportföretaget är etablerat i ett av länderna, eller

b) en persontransport med buss där

– passagerare tas upp i ett land och släpps av i ett annat land, om transportföretaget är etablerat i ett av länderna, eller

– passagerare tas upp och släpps av i det land där transportföretaget är etablerat, om transporten utförs i syfte att genomföra lokala utflykter i ett annat land.

Med förare avses en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss.

Skälen för förslaget: I lex specialis är frågan om en transport är bilateral eller inte väsentlig i bedömningen av om en utstationeringssituation ska anses råda. Det finns sedan tidigare ingen definition i EU-rätten av vad som avses med bilateral vägtransport. Med en bilateral transport av gods avses förflyttning av gods på grundval av ett transportavtal, till eller från etableringsmedlemsstaten som går till eller från en annan medlemsstat eller ett tredjeland (artikel 1.3). Med en bilateral transport vid internationella persontransporter enligt bussförordningen avses när föraren tar upp passagerare i etableringsmedlemsstaten och släpper av dem i en annan medlemsstat eller ett tredjeland, eller det omvända. Sådana transporter kan vara antingen tillfälliga eller i linjetrafik. Även transporter då en förare tar upp och släpper av passagerare i etableringsmedlemsstaten i syfte att utföra lokala utflykter i en annan medlemsstat eller ett tredjeland omfattas. Betydelsen av bilateral gods- eller persontransport i direktivet bör komma till uttryck i en definition i utstationeringslagen. Med en bilateral transport avses såväl en bilateral godstransport som en bilateral persontransport med buss. En vägtransport kan betraktas som bilateral i det här sammanhanget även om transporten delvis sker med annat färdmedel. Det innebär att en vägtransport kan betraktas som en bilateral vägtransport även om en del av transporten sker med båt eller tåg och även om det är fråga om en kombinerad transport till eller från etableringslandet som inleds eller avslutas med en vägtransport.

En bilateral persontransport enligt lex specialis kan även gälla linjetrafik. Med linjetrafik avses enligt bussförordningen persontransporter med buss som sker på regelbundna tider längs bestämda färdvägar, där passagerare får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser.

Lex specialis gäller endast i tjänsteavtalsfallet, det vill säga utstationering enligt 4 § första stycket 1 utstationeringslagen. Det innebär att en arbetsgivare, genom en arbetstagare, tillhandahåller en tjänst enligt ett avtal med den som ska ta emot tjänsten. Just det faktum att en tjänst är reglerad i ett avtal innebär i fråga om transporter att det alltid kommer att handla om yrkesmässiga transporter, dvs. transporter som mot ersättning utförs som en tjänst för någon annans räkning (jfr. avsnitt 3.1). I denna promemoria behandlas emellertid även utstationering som sker inom en koncern eller genom uthyrning av arbetskraft. I sådana utstationeringssituationer kan även transporter som utförs i egen regi ingå. Begreppet ”egen regi” har här en annan innebörd än begreppet ”egen räkning” som används för att definiera tjänsteavtalsfallet. Med egen regi avses att en transport utförs i den egna verksamheten och definierar alltså ett transporträttsligt förhållande. Om en transport utförs i egen regi utförs transporten åt samma juridiska person som genomför transporten. Vilket anställningsförhållande som eventuellt råder mellan förare och arbetsgivare saknar betydelse i det sammanhanget.

Det finns dock skäl att endast utstationeringssituationer i form av yrkesmässiga transporter ska omfattas av förslagen. Det bör därför klargöras att de särskilda bestämmelser för utstationering inom vägtransportsektorn som föreslås endast ska gälla för sådana arbetstagare som i egenskap av förare utför yrkesmässiga vägtransporter. Mot den bakgrunden bör med förare avses en arbetstagare som utför yrkesmässiga transporter. Som anges i avsnitt 7.3 gäller EU:s ordinarie utstationeringsbestämmelser i huvudsak även för dessa förare och de särskilda regler som

specifikt avser utstationering av förare ska därför placeras i utstationeringslagen. I den lagen används begreppet utstationerad arbetstagare, med vilket avses varje arbetstagare som vanligen arbetar i ett annat land men som under en begränsad tid utför sådant arbete i Sverige som omfattas av någon av de situationer som enligt lagen anses utgöra utstationering. Detsamma gäller som utgångspunkt även för förare. Det som i lagen anges om utstationerade arbetstagare ska alltså även gälla förare, om nu nämnda förhållanden är uppfyllda.

Lex specialis reglerar som nämnts förare inom vägtransportsektorn. De transporter som detta är tänkt att träffa bedöms utgöra persontransporter som utförs med buss eller godstransporter som utförs med personbil eller lastbil. I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner anges betydelsen av vissa beteckningar som används i författningar på vägtrafikområdet. Buss, lastbil och personbil bör i detta fall ha den betydelse som anges där.

7.5 Arbetsmiljöverkets uppgifter vid utstationering av förare

Promemorians förslag: Arbetsmiljöverkets uppgifter i anslutning till utstationeringslagen och utstationeringsförordningen ska i huvudsak gälla även i fråga om utstationering enligt de särskilda reglerna för vissa vägtransporter.

Arbetsmiljöverket ska vara förbindelsekontor och tillhandahålla information om de arbets- och anställningsvillkor som kan bli tillämpliga vid en utstationering i Sverige, hjälpa till med information om kontaktfunktioner hos arbetstagar- och arbetsgivarorganisationer samt information om relevanta kollektivavtalsvillkor. Arbetsmiljöverket ska även samarbeta med motsvarande förbindelsekontor i andra länder inom EES och i Schweiz.

Skälen för förslaget: Arbetsmiljöverket är kontaktmyndighet för utstationering till Sverige. Det innebär att myndigheten lämnar vägledning om de lagar som gäller i Sverige för utstationerade arbetstagare. Vidare tillhandahåller myndigheten kollektivavtal och kontaktuppgifter till arbetsgivar- och arbetstagarparterna. Arbetsmiljöverket samarbetar också med kontaktmyndigheter i andra länder. Arbetsmiljöverkets uppgifter i dessa avseenden bör fortsätta att gälla även för utstationering enligt de särskilda reglerna för vissa vägtransporter. I och med detta tillgodoses även kravet i lex specialis på medlemsstaterna att tillhandahålla information om arbets- och anställningsvillkor (artikel 1.9).

Därutöver är Arbetsmiljöverket tillsynsmyndighet i fråga om utstationeringslagens bestämmelser om anmälan om utstationering och kontaktperson. Som framgår nedan kommer inte dessa bestämmelser vara tillämpliga på utstationering enligt de särskilda reglerna för vissa vägtransporter. Hur tillsynen över de administrativa regler som kommer att gälla i stället ska gå till behandlas i avsnitt 7.11 – 7.13.

7.6 I vissa situationer ska förare inte anses vara utstationerade

Promemorians förslag: En förare som utför transporter åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige ska inte anses vara utstationerad om han eller hon passerar genom Sverige utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare.

När en arbetsgivare för egen räkning och under egen ledning sänder en förare till Sverige enligt avtal som arbetsgivaren har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna ska föraren inte anses vara utstationerad om han eller hon utför en bilateral transport till eller från Sverige utan att under vistelsen i Sverige utföra en transport till eller från Sverige som inte är bilateral.

När en arbetsgivare under samma förhållanden sänder en förare till Sverige ska föraren inte heller anses vara utstationerad om han eller hon under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren utför den bilaterala transporten. Om det är fråga om en godstransport, får föraren under återresan till etableringslandet lasta gods vid högst två tillfällen och lossa gods vid högst två tillfällen utan att föraren ska anses vara utstationerad, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet. På- och avstigning av passagerare eller lastning och lossning av gods måste i dessa fall ske i olika länder.

En förare bör inte anses vara utstationerad om han eller hon utför en vägtransport som en del av en kombinerad transport, om vägtransporten i sig är en bilateral transport.

Skälen för förslaget

Undantag från utstationering i vissa fall

I lex specialis finns bestämmelser om att en förare under vissa förhållanden inte ska anses vara utstationerad. En transport kan ha en mer eller mindre nära koppling till etableringsmedlemsstaten eller värdmedlemsstaten. Bestämmelserna i lex specialis är utformade så att en utstationeringssituation inte ska anses föreligga när en transport har en nära koppling till etableringsmedlemsstaten eller när det inte finns någon betydande koppling mellan förarens verksamhet och det land han eller hon befinner sig i. Det behöver därför regleras att förare som utför vissa typer av transporter inte ska anses vara utstationerade i Sverige.

Det ska dock framhållas att undantagen i lex specialis endast gäller i fråga om en viss utstationeringssituation, nämligen när föraren utför transporten som en följd av att arbetsgivaren för egen räkning och under egen ledning sänder föraren till en medlemsstat enligt avtal som arbetsgivaren har ingått med en i den medlemsstaten verksamma mottagaren av tjänsten. De bestämmelser om undantag som nu föreslås bör endast gälla i sådana fall, dvs. i tjänsteavtalsfallet (4 § första stycket 1 utstationeringslagen). Undantagen blir därmed inte tillämpliga i de fall utstationering föreligger enligt koncernfallet eller uthyrningsfallet (4 § första stycket 2 och 3 utstationeringslagen).

Transittransporter ska inte anses vara utstationering

En utgångspunkt i lex specialis för att avgöra i vilket land en förare är verksam är var lastning och lossning av gods äger rum eller var busspassagerare tas upp och släpps av. Mot den bakgrunden anger direktivet att en internationell transport som är i transit genom en medlemsstats territorium inte ska utgöra en utstationeringssituation (artikel 1.5). I skälen till lex specialis anges att frågan huruvida förarens närvaro i en medlemsstat ska kvalificeras som transit inte ska påverkas av stopp som görs av exempelvis hygienskäl. En förare som passerar genom Sverige med ett fordon utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare bör inte anses vara utstationerad i Sverige. Om arbetsgivaren i ett sådant fall vidtagit en utstationeringsåtgärd som avses i artikel 1.3 a i utstationeringsdirektivet, finns inte tjänstemottagaren i Sverige. Undantaget bör därför gälla om föraren utför transporten åt ett transportföretag etablerat i ett annat land. En förare som är utstationerad till ett svenskt transportföretag som utför internationella transporter där föraren transiterar genom Sverige omfattas därmed inte av undantaget.

Bilaterala transporter ska inte anses vara utstationering

Enligt lex specialis ska en förare som utför internationella transporter till eller från det land där det aktuella transportföretaget är etablerat (bilateral transport) inte anses vara utstationerad till något annat land. I sådana fall anses den tjänst som föraren utför ha en så pass nära koppling till hemlandet att det inte ska anses handla om utstationeringssituationer i de länder som transporterna i fråga går från eller till. Mot den bakgrunden anger lex specialis att förare som utför bilaterala transporter av gods eller personer inte ska anses vara utstationerade (artikel 1.3 första stycket och 1.4 första stycket). En förare som utför en bilateral vägtransport till eller från Sverige bör därför inte anses vara utstationerad i Sverige.

En förutsättning för att en utstationering inte ska anses föreligga är att föraren i fråga utför transporten även i den del som sker i etableringslandet. Om en förare exempelvis endast utför den del av en bilateral transport som sker inom Sveriges gränser bör utstationeringsreglerna alltså kunna vara tillämpliga. En förare som utför en godstransport mellan Italien och Sverige bör alltså inte anses vara utstationerad till Sverige om det transportföretag som svarar för transporten är etablerat i Italien. Samtidigt bör föraren inte vara undantagen från utstationeringsreglerna om han eller hon byter av en annan förare och endast utför den del av den bilaterala transporten som sker inom Sveriges gränser.

I många fall lastas samma fordon med flera olika slag av transporter. I skälen till lex specialis anges till exempel att ett fordon kan lastas med flera bilaterala transporter samtidigt. Det bör därför understrykas att en förare inte ska anses vara utstationerad även om han eller hon utför flera bilaterala transporter samtidigt. Med nyss nämnda exempel kan föraren med samma fordon och under samma resa lasta fordonet med flera laster av gods i Italien som i tur och ordning ska till Tyskland, Sverige och Norge. Detta handlar då om tre olika bilaterala transporter. Föraren ska då inte anses vara utstationerad i Sverige trots att han eller hon även utför bilaterala transporter till andra länder med samma fordon och under samma resa.

Det faktum att samma fordon kan lastas med flera olika slag av transporter får även andra implikationer. Lex specialis innebär att även förare som utför internationella transporter som inte är bilaterala tillsammans med bilaterala transporter under vissa omständigheter inte ska anses vara utstationerade (artikel 1.3 tredje och fjärde styckena och 1.4 tredje stycket). I fråga om de nu aktuella situationerna bör det dock klargöras att undantaget för förare som utför bilaterala transporter gäller under förutsättning att föraren inte samtidigt utför icke-bilaterala transporter till eller från Sverige. Detta undantag bör alltså inte omfatta situationer där föraren i samband med en bilateral transport från Italien till Sverige lastar en transport i Frankrike som sedan lossas i Sverige. Samma sak gäller om transporten i stället för i Sverige redan har lossats i Danmark. En sådan situation kan dock innebära undantag från utstationering givet att vissa kriterier är uppfyllda, se vidare nedan.

Kombinerade transporter med bilaterala vägtransportsträckor

En förare ska inte anses vara utstationerad när föraren utför den inledande eller avslutande vägtransporten i en kombinerad transport i enlighet med kombidirektivet, om vägtransportsträckan i sig utgörs av en bilateral transport (artikel 1.6). Ett exempel på det skulle kunna vara om ett danskt transportföretag efter en omlastning från en sjöfartstransport i Köpenhamn kör en transport på högst 150 kilometer till en destination i södra Sverige. Det saknas skäl att reglera denna situation. Det undantag för bilaterala transporter som föreslås ovan täcker även vägsträckor av kombinerade transporter om de i sig utgör bilaterala transporter.

Internationella transporter som inte är bilaterala men som utförs i samband med bilaterala transporter

En förare som utför en bilateral transport ska inte anses vara utstationerad enligt lex specialis. Direktivet anger därutöver att en förare i vissa fall inte ska anses vara utstationerad även om han eller hon utför icke-bilaterala internationella transporter. Detta avser situationer när sådana transporter sker längs vägen till eller från etableringslandet i samband med att en bilateral transport utförs. Undantagen kan sägas reglera detaljerade transportupplägg. Bestämmelserna är därmed komplicerade.

De transportupplägg för icke-bilaterala internationella transporter som följer av direktivets bestämmelser är i korthet utformade enligt följande. Genomför en förare en resa som påbörjas och avslutas i etableringslandet och som består av en bilateral transport både på väg från och tillbaka till etableringslandet och högst en icke-bilateral internationell transport i vardera riktningen som utförs jämte den bilaterala transporten, ska föraren ändå inte anses vara utstationerad. Denna ytterligare transport får endast bestå av en lastning och en lossning av gods alternativt av en påstigning och en avstigning av passagerare. Ett exempel på ett sådant upplägg kan vara att en förare som utför en godstransport för ett italienskt transportföretag mellan Italien och Sverige även lastar gods i Frankrike och lossar det i Danmark, när transporten mellan Frankrike och Danmark är den enda icke-bilaterala transporten som föraren utför under resan som påbörjas i Italien och avslutas i Sverige. Om det skulle vara fråga om en persontransport, kan det handla om en förare som, i samband med en

bilateral transport av passagerare med buss mellan Italien och Sverige, även transporterar passagerare som stiger på bussen i Frankrike och som släpps av i Danmark. Däremot omfattas inte, enligt *lex specialis*, en situation när föraren därutöver också lastar gods alternativt tar upp passagerare i Belgien för att sedan lossa godset eller släppa av passagerarna i Nederländerna, eftersom lastning och lossning, respektive påstigning och avstigning, i ett sådant fall har skett vid fler tillfällen än vad direktivet medger för att föraren inte ska anses som utstationerad.

När det gäller godstransporter, men inte persontransporter, är undantaget något vidare i sin utformning. Har en bilateral transport från etableringslandet utförts utan att någon icke-bilateral transport samtidigt ägt rum, gäller undantaget även när föraren utför två icke-bilaterala godstransporter på vägen tillbaka till etableringslandet. Det motsatta gäller emellertid inte, vilket innebär att undantaget inte gäller om det sker två icke-bilaterala godstransporter på vägen från etableringslandet.

Det bör framhållas att undantagen för icke-bilaterala transporter ska räknas i förhållande till en enskild resa från och tillbaka till etableringslandet. Om föraren utför flera bilaterala transporter under en och samma resa ska det alltså inte medge undantag för fler än sammanlagt två icke-bilaterala transporter under hela denna resa.

Mot bakgrund av det ovanstående bör det regleras i utstationeringslagen att föraren inte ska anses vara utstationerad, om han eller hon under en resa till eller från etableringslandet lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren utför bilaterala transporter. Är det fråga om godstransporter och föraren först har utfört en resa från etableringslandet som enbart består av bilaterala transporter bör föraren under resan tillbaka till etableringslandet dock kunna lasta gods vid högst två tillfällen och lossa gods vid högst två tillfällen, utan att han eller hon ska anses vara utstationerad. På- och avstigning av passagerare eller lastning och lossning av gods måste ske i olika länder. Undantaget bör dock inte påverkas av om den eller de bilaterala transporter som föraren utför under en aktuell resa lastas och lossas i Sverige eller i något annat land. Sverige bör med andra ord kunna utgöra start- eller slutpunkt för en aktuell resa, men den start- eller slutpunkten bör även kunna ligga i ett annat land. I Sverige blir det undantaget t.ex. tillämpligt om en förare i ett italienskt transportföretag först genomför en bilateral transport från Italien till Norge utan att genomföra några icke-bilaterala transporter längs vägen och därefter utför en bilateral transport mellan Norge och Italien och på vägen först utför en icke-bilateral transport mellan Norge och Finland och därefter en icke-bilateral transport mellan Finland och Sverige. I en sådan situation bör föraren inte anses utstationerad till Sverige, under förutsättning att fordonet inte är lastat med ytterligare icke-bilaterala transporter.

Undantaget för icke-bilaterala transporter förutsätter en smart färdskrivare version 2

I färdskrivarförordningen har det införts nya regler för s.k. smarta färdskrivare version 2. Sådana färdskrivare ska automatiskt registrera gränspassager och lastnings- och lossningsaktiviteter. Med den typen av färdskrivare kommer förutsättningarna för kontrollerande myndigheter att

avgöra vid vilka tillfällen fordon och förare har passerat gränser och utfört lossnings- och lastningsaktiviteter 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. Av det skälet ställer lex specialis krav på att en färdskrivare som uppfyller kraven för att utgöra en smart färdskrivare version 2 ska vara installerad i det fordon som används för att undantagen för icke-bilaterala transporter ska kunna gälla. Det som sägs ovan avseende undantag från utstationering vid icke-bilaterala transporter bör endast gälla om det fordon som används för transporten är utrustat med en färdskrivare som uppfyller kraven för smarta färdskrivare version 2.

Den typ av färdskrivare som nu avses finns ännu inte ute på marknaden. Mot den bakgrunden anger lex specialis att det inledningsvis ska räcka att föraren registrerar gränspassager i färdskrivaren manuellt. Manuell registrering av gränspassager i den digitala och smarta färdskrivaren version 1 blir obligatorisk den 2 februari 2022, dvs samma dag som bestämmelserna i lex specialis ska vara genomförda av medlemsstaterna. Regleringen om att undantaget för icke-bilaterala transporter endast gäller om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare version 2 ska träda i kraft den dag då sådana färdskrivare ska monteras i fordon som för första gången registreras i någon medlemsstat inom Europeiska unionen (se avsnitt 7.19).

7.7 När kan en förare anses vara utstationerad?

Promemorians bedömning: Samtliga vägtransporter till eller från Sverige eller inom Sveriges gränser som inte är undantagna kan utgöra utstationering.

Även förmedlare av en transport med hemvist i ett annat land kan anses vara en i Sverige verksam mottagare av tjänster.

Skälen för bedömningen

Allmänt om när tjänster inom vägtransportsektorn anses vara utstationering

Utstationeringslagen är tillämplig på alla ekonomiska sektorer med undantag för arbetsgivare inom handelsflottan såvitt avser besättningar ombord. I och med genomförandet av lex specialis införs som framgått ovan ytterligare undantag från utstationeringslagens tillämpningsområde som avser vissa vägtransporter. Det innebär alltså att utstationeringslagen, förutom i dessa undantagsfall, är tillämpligt när en arbetsgivare etablerat i ett annat land tillhandahåller tjänster inom vägtransportsektorn över gränserna till Sverige. För att arbetstagaren ska anses vara utstationerad till Sverige behöver kriterierna i utstationeringslagen vara uppfyllda.

Allmänt om utstationering inom den internationella vägtransportsektorn

Med anledning av att vägtransporttjänster kännetecknas av en hög grad av rörlighet har det funnits en viss osäkerhet över hur utstationeringsdirektivet ska tillämpas på internationella transporter och inrikes-

transporter utförda av utlandsetablerade transportföretag. På senare tid har EU-domstolen prövat hur utstationeringsdirektivet ska tillämpas på vägtransportsektorn och särskilt på den internationella vägtransportsektorn. I en dom den 1 december 2020 i ett mål om förhandsavgörande gällande tolkningen av utstationeringsdirektivet (C-815/18) konstaterade domstolen att direktivet ska tolkas så, att det är tillämpligt på tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster inom vägtransportsektorn. Enligt domstolen ska en arbetstagare som är verksam som förare inom den internationella vägtransportsektorn, inom ramen för ett fraktavtal mellan det företag föraren är anställd av, etablerat i en medlemsstat, och ett företag som är verksamt i en annan medlemsstat än den där föraren vanligtvis arbetar, anses vara utstationerad i en medlemsstat, när förarens arbete har tillräcklig anknytning till den medlemsstaten. Frågan om huruvida det föreligger en sådan anknytning ska enligt domstolen avgöras genom en helhetsbedömning. Faktorer som då ska beaktas är arten av det arbete som den berörde arbetstagaren utför, graden av anknytning mellan arbetstagarens verksamhet och varje medlemsstat där arbetstagaren är verksam samt hur stor del den verksamheten utgör av transporttjänsten i dess helhet.

Det kan konstateras att vägtransportsektorn utmärks av ett antal olika marknadstillträdessituationer som i sig ger en god indikation på hur nära den verksamhet som utförandet av en transport består i är knutet till transportföretagets etableringsland. Lex specialis utgår från vilket slag av transport en förare utför när det ska avgöras om föraren ska anses vara utstationerad. Ett exempel på det är de ovan behandlade undantagen från utstationering som ska gälla för transittransporter och bilaterala transporter. När en förare utför sådana transporter utmärks tjänsten enligt skälen till lex specialis av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten.

I skälen till lex specialis pekas tre typer av transporter ut där det tvärtom finns en tillräcklig koppling till en värdmedlemsstat för att utstationeringsreglerna ska kunna vara tillämpliga. Dessa är cabotagetransporter, vägtransportsträckor av kombinerade transporter inom en värdmedlemsstat och icke-bilaterala internationella transporter (skäl 12 och 13).

Mottagaren av en tjänst ska vara verksam i Sverige

Lex specialis gäller bara utstationeringssituationer enligt tjänsteavtalsfallet. Tjänsteavtalsfallet förutsätter att en arbetsgivare som utstationerar arbetskraft har ett avtal med mottagaren av de tjänster som utförs och att denne mottagare ska vara verksam i Sverige (4 § första stycket 1 utstationeringslagen). Inom transportområdet är det vanligt att transportföretag ingår avtal om transporttjänster med någon annan än den som ytterst är avsändare eller mottagare av en transport. I stället är transportföretagets motpart ofta en mellanhand i form av en speditör.

I samband med att utstationeringslagen infördes gjorde regeringen bedömningen att cabotage i Sverige som förmedlas av en utländsk speditör i regel inte kommer att falla inom utstationeringsdirektivets eller utstationeringslagens tillämpningsområde (prop. 1998/99:90 s. 16). I detta sammanhang kan konstateras att den som genom en speditör vill beställa transporter som ska utföras i Sverige är hänvisad till den marknad för speditörstjänster som finns i Sverige. På denna marknad tillhandahålls tjänster av speditörer som har sin hemvist i Sverige men även sådana som

inte har det och som kanske inte heller har någon fysisk närvaro i landet. Mot bakgrund bl.a. av de förtydliganden av tillämpningsområdet för EU:s utstationeringsregelverk som genom bl.a. lex specialis och uttalanden från EU-domstolen skett sedan dess kan den bedömningen dock behöva ändras. Vidare kan konstateras att det vare sig i utstationeringsdirektivet eller utstationeringslagen krävs att mottagaren av en tjänst ska vara etablerad eller ha ett fast verksamhetsställe här i landet. Det räcker med att mottagaren är verksam här. En speditörs verksamhet består i förmedling av transporttjänster. I egenskap av den som ingår avtalet med transportföretaget får speditören anses vara mottagaren av transporttjänsten, även om denne inte är mottagare av det som transporteras. Förmedlar speditören transporter som utförs i Sverige bör speditören därmed också kunna ses som verksam här. Till skillnad från vad som tidigare uttalats görs därför bedömningen att en förmedlare av transporttjänster som erbjuder sina kunder sådana tjänster i Sverige i det här sammanhanget bör kunna betraktas som verksam i Sverige, oberoende av var förmedlaren har sin hemvist. Bedömningen stöds även av EU-kommissionens skriftliga svar till rådets arbetsgrupp för landtransporter den 12 september 2017 (ST 12087/17). I svaret tydliggjorde kommissionen att tjänsteavtalsfallet är uppfyllt när avtalet ingåtts mellan två företag i samma etableringsmedlemsstat men transporten utförs till en annan medlemsstat. Tjänstemottagaren anses då vara verksam i värdmedlemsstaten när det (indirekt via transportföretaget) levererar varor till kunden i värdmedlemsstaten.

Den förare som, i tjänsteavtalsfallet, utför en cabotagetransport eller en inrikes vägtransport som är en del av en kombinerad transport får därmed i regel anses vara utstationerad till den eller de medlemsstater som han eller hon utför transporter i. Detsamma gäller när en förare utför en icke-bilateral transport, dvs. när en förare utför en internationell transport som inte sker till eller från etableringsmedlemsstaten kan föraren anses vara utstationerad i de länder där transporten utförs. En annan slutsats skulle leda till att en svensk mottagare av en transport enkelt skulle kunna kringgå utstationeringsreglerna genom att använda sig av en utlandsetablerad speditör.

Utstationering genom utlandsetablerade transportföretag som utför yrkesmässiga transporter

Förutom att en förare utför någon av ovan nämnda transporttyper behöver det vara fråga om en situation som enligt utstationeringslagen innebär utstationering, dvs. något av tjänsteavtalsfallet, koncernfallet eller uthyrningsfallet behöver föreligga (4 § första och tredje stycket). Dessutom behöver vissa andra kriterier i utstationeringslagen vara uppfyllda. Det ska vara fråga om en arbetsgivare som är etablerad i ett annat land än Sverige och som utstationerar en arbetstagare hit i samband med att arbetsgivaren tillhandahåller tjänster över gränserna (1 §). Det ska råda ett anställningsförhållande mellan arbetsgivaren och arbetstagaren under utstationeringstiden (4 § andra stycket) och arbetstagaren ska vanligen arbeta i ett annat land men under en begränsad tid utföra arbete här (5 §).

Om det är fråga om en yrkesmässig transport som utförs av ett utlandsetablerat transportföretag samtidigt som de övriga kriterierna är

uppfyllda är bedömningen att även kriterierna för någon av de tre utstationeringssituationerna kommer att vara uppfyllda. I tjänsteavtalsfallet är arbetsgivaren och transportföretaget samma juridiska person och eftersom det är fråga om en yrkesmässig transport i, till eller från Sverige finns ett avtal med en i Sverige verksam mottagare av den aktuella tjänsten (se ovan). Bedömningen är att även utstationering av en förare kan ske i koncernfallet genom att föraren utstationeras till ett utlandsetablerat koncernföretag i form av ett transportföretag som utför transporter i Sverige eftersom fordonet som transporten genomförs med kan anses vara en arbetsplats som tillhör koncernen. En annan tolkning skulle leda till att utstationeringsregelverket skulle kunna kringgås genom att utstationeringen sker via ett utlandsetablerat koncernföretag. Det som avgör om arbetsplatsen finns i Sverige bör vara vilken typ av transport som utförs och transportens anknytning till Sverige. I det här avseendet skiljer sig vägtransportområdet från andra sektorer på så sätt att arbetsplatserna är mobila. I linje med utgångspunkterna för lex specialis och EU-domstolens ställningstaganden om anknytning bör en bedömning av var en arbetsplats, i form av ett fordon, är lokaliserad göras med utgångspunkt i transportföretagets anknytning till värdmedlemsstaten.

Även när en arbetsgivare hyr ut en arbetstagare kan det vara till ett utlandsetablerat transportföretag som bedriver verksamhet i Sverige. Efter genomförandet av ändringsdirektivet klargör utstationeringslagen att en utstationeringssituation kan gälla även då ett användarföretag sänder en arbetstagare vidare till ett annat land (utstationeringslagen 4 § tredje stycket) under förutsättning att åtgärden skulle ha utgjort en utstationering enligt någon av de tre nämnda utstationeringssituationerna och varken arbetsgivaren eller användarföretaget är etablerade i Sverige. Några situationer som inte kan anses utgöra utstationering enligt tjänsteavtals-, koncern- eller uthyrningsfallet bedöms inte kunna uppstå givet de angivna förutsättningarna.

Utstationering till svenska transportföretag och genom transporter i egen regi

Om kriterierna för tjänsteavtalsfallet är uppfyllda handlar det som beskrivs ovan alltid om yrkesmässig trafik. Detta är fallet eftersom transporten i fråga utförs enligt ett avtal mellan transportföretaget etablerat i utlandet, som i det fallet kommer att vara samma juridiska person som arbetsgivaren, och en extern part som är tjänstemottagare av transporttjänsten i Sverige. Utstationering enligt koncern- eller uthyrningsfallen kan dock även komma i fråga vid transporter i egen regi. Om ett danskt möbelföretag utför transporter mellan t.ex. ett eget lager i Danmark och egna butiker i Sverige, kan transporterna ske i egen regi. En sådan transport utgör inte en bilateral transport enligt den föreslagna definitionen eftersom det inte föreligger ett transportavtal mellan två parter. Den arbetstagare som utför den ovan nämnda transporten mellan Danmark och Sverige skulle alltså kunna anses vara utstationerad till Sverige beroende på förutsättningarna i det enskilda fallet.

Exemplen på utstationeringssituationer i Sverige har hittills varit transportupplägg där ett företag etablerat i utlandet utför en transport i, till eller från Sverige. Utstationering enligt koncern- och uthyrningsfallen kan

även ske från en arbetsgivare etablerad utanför Sverige till ett svenskt transportföretag eller till ett företag som utför transporter i egen regi och i de fallen skiljer sig inte vägtransportsektorn från utstationeringar inom andra sektorer. Särskilt om det svenska transportföretaget eller företaget som utför transporter i egen regi enbart bedriver verksamhet i Sverige. I dessa fall är det alltså inte en utstationering enligt tjänsteavtalsfallet utan antingen hyr det svenska företaget in föraren eller så är det frågan om en koncerninternförflyttning till det svenska företaget. Samtliga inrikestransporter i Sverige och samtliga internationella transporter till och från Sverige skulle då kunna utgöra utstationeringssituationer i Sverige.

7.8 Utstationering ska anses föreligga när inrikestransporter utförs av utlandsetablerade transportföretag

Promemorians förslag: Utstationering ska anses föreligga när en arbetsgivare sänder förare till Sverige för att åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utföra

- en godstransport med en personbil eller lastbil eller en persontransport med buss där all lastning och lossning av gods eller all på- och avstigning av passagerare sker inom Sveriges gränser, eller
- en persontransport med buss där både på- och avstigning av passagerare sker inom Sveriges gränser i samband med internationell linjetrafik.

Skälen för förslaget: Lex specialis anger uttryckligen att en förare som utför cabotage transporter av gods eller passagerare ska anses vara utstationerad (artikel 1.7). Någon motsvarande bestämmelse för kombinerade transporter finns inte. I likhet med regleringen i lex specialis i övrigt gäller bestämmelsen endast tjänsteavtalsfallet. Utstationeringsregelverket är tillämpligt på förare inom vägtransportområdet, såvida något uttryckligt undantag inte finns. Mot den bakgrunden kan det ses som obehövt att införa särskilda regler som anger att utförandet av vissa typer av transporter ska anses utgöra utstationering. Det har dock förekommit att regelverket tolkats så att förare i sådana fall inte ansetts vara utstationerade. Av den anledningen och eftersom det i lex specialis särskilt framhålls att utförandet av cabotage transporter, genom sin tydliga anknytning till de länder där sådana transporter utförs, innebär utstationering finns skäl att tydliggöra vad som gäller för de förare som utför sådana transporter. För att genomföra direktivet i denna del skulle det kunna regleras att utstationering ska anses föreligga vid cabotage transporter enligt tjänsteavtalsfallet.

En sådan reglering skulle emellertid vara förknippad med vissa nackdelar. Dels skulle det framstå som mindre tydligt att förare som utför cabotage transporter och som är utstationerade inom ramen för en koncern eller som uthyrd arbetskraft ska betraktas som utstationerade. Mot bakgrund av att även sådana förare kan vara utstationerade skulle en sådan otydlighet framstå som olycklig. En reglering som innebär att utstationering ska anses föreligga vid cabotage transporter, oberoende av

utstationeringssituation, vore därför att föredra. En sådan reglering skulle innebära att det blir betydligt enklare för både myndigheter och arbetsgivare att avgöra om en förare som utför cabotagetransporter ska anses vara utstationerad eller inte.

En reglering som hänvisar till begreppet cabotagetransporter är dock förenad med vissa nackdelar. Regler för cabotagetransporter av gods- respektive personer återfinns i gods- respektive bussförordningen. Dessa regler gäller villkor för tillträde till vissa marknader för transportföretag och dess fordon och har egentligen ingenting att göra med vem som kör fordonet i fråga. Reglerna om cabotage innebär att ett transportföretag som är etablerat i ett land tillfälligt får utföra inrikestransporter i ett annat land. Om sådana transporter utförs under en längre tid eller till ett större antal än tillåtet, handlar det i strikt mening inte längre om cabotagetransporter. I den utsträckning bestämmelsen hänvisar till uttrycket cabotagetransporter skulle det i ett sådant läge kunna uppstå oklarheter i fråga om huruvida inrikestransporter i Sverige som utförs i strid med reglerna om cabotage skulle anses omfattas eller inte.

Mot den bakgrunden ter det sig som mer lämpligt att i stället anse att utstationering föreligger vid transporter inom Sveriges gränser som utförs av transportföretag som är etablerade i andra länder. På så sätt skulle det bli tydligt att eventuella överträdelser av reglerna om marknadstillträde inte påverkar bedömningen av om berörda förare är att betrakta som utstationerade eller inte. Genom att inte direkt hänvisa till aktuella regler för marknadstillträde tydliggörs att utstationering ska gälla även om dessa regler överträds i något avseende.

En annan fördel med en sådan reglering skulle vara att även inrikes kombitransporter utförda av utlandsetablerade transportföretag omfattas. I fråga om cabotagetransporter av gods och vägsträckor i kombinerade transporter inom Sveriges gränser finns nämligen starka skäl för att utforma enhetliga svenska utstationeringsbestämmelser. Sett ur en förares perspektiv skiljer sig transporterna i många fall inte åt alls, vilket gör att han eller hon ofta inte vet vilken av de båda transporttyperna som utförs. I båda fallen är dock kopplingen till Sverige lika stark i och med att det handlar om förare som utför snarlika eller identiska tjänster helt och hållet inom Sveriges gränser.

Även för ett transportföretag kan det ibland vara svårt att veta om det är en cabotage- eller kombitransport som utförs. Resultaten i Transportstyrelsens senaste tillståndsmätning visar att Polismyndigheten i relativt stor utsträckning anser att det handlar om cabotage när transportföretagen menar att det rör sig om kombinerade transporter (se avsnitt 4.4). Vid transporter där någon form av omlastning sker från t.ex. en sjöfarts-transport till en vägtransport är det ofta beställaren av transporten, speditören, som har hela bilden av om samtliga kriterier för en kombinerad transport är uppfyllda. Det kan t.ex. förhålla sig så att en omlastning och därpå följande vägsträcka i Sverige överensstämmer med kriterierna för en kombinerad transport men att kriterierna inte är uppfyllda för de delar av transporten som utförs i ett annat land. I det fallet ska även vägsträckan som utförs i Sverige bedömas enligt bestämmelserna om cabotage.

Det skulle underlätta för samtliga inblandade aktörer om frågan om enligt vilka marknadstillträdesregler en inrikestransport utförs inte påverkar bedömningen av vilken utstationeringssituation som föreligger

och vilka regler och skyldigheter som gäller i det avseendet. En reglering bör därför ta sikte på godstransporter av utlandsetablerade transportföretag där all lastning och lossning sker inom Sveriges gränser. Motsvarande bör gälla vid persontransporter där all på- och avstigning av passagerare sker inom Sveriges gränser och vid persontransporter där både på- och avstigning av passagerare sker inom Sveriges gränser i samband med internationell linjetrafik. Detta överensstämmer med hur cabotagetrafik definieras i bussförordningen (artikel 2.7). Eftersom en förare i det här sammanhanget definieras som en arbetstagare som utför yrkesmässiga transporter bör det sagda gälla endast sådana transporter.

Ett förtydligande i detta avseende skulle enbart syfta till att underlätta berörda myndigheters tillämpning av utstationeringslagen på vägtransportområdet samt till att underlätta förståelsen av lagen hos berörda arbetsgivare, transportföretag och förare. Ett sådant förslag är därmed inte tänkt att skapa nya utstationeringssituationer utöver de som redan gäller enligt utstationeringslagen, dvs. tjänsteavtalsfallet, koncernfallet och uthyrningsfallet. Mer konkret skulle en sådan reglering klargöra att yrkesmässiga inrikestransporter utförda av utlandsetablerade transportföretag innebär att någon av de tre utstationeringssituationerna kommer att gälla. En reglering med denna innebörd utgår med andra ord från bedömningen att någon av de tre utstationeringssituationerna alltid kommer att föreligga om det är fråga om yrkesmässiga transporter som utförs i Sverige av utlandsetablerade transportföretag och att det därmed inte kommer att uppstå några andra situationer som inte kan anses utgöra utstationering (jfr. avsnitt 7.7).

När det kommer till inrikestransporter utförda inom Sveriges gränser, dvs. när både lastning och lossning av gods alternativt både på- och avstigning av passagerare sker här, är bedömningen att anknytningen är tillräckligt stark för att föraren ska anses vara utstationerad. Mot den bakgrunden föreslås ett förtydligande som innebär att utstationering enligt 4 § första stycket utstationeringslagen ska anses föreligga när en arbetsgivare sänder en förare till Sverige för att utföra inrikestransporter åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige.

I avsnitt 7.12.1 lämnas förslag till en alternativ reglering jämfört med vad som föreslås i detta avsnitt.

Den reglering som nu föreslås är inte avsedd att vara uttömmande i frågan om när anknytningen till Sverige som värdmedlemsstat är tillräckligt stark för att en utstationeringssituation ska anses föreligga. När det gäller andra typer av transporter, t.ex. icke-bilaterala transporter, behöver en individuell bedömning göras av hur stark anknytning transporten har till Sverige som värdmedlemsstat. Detsamma gäller vid bilaterala transporter som utförs i samband med koncern- eller uthyrningsfallen och som inte föreslås undantas från utstationeringslagens tillämpningsområde.

7.9 Utstationeringssituationer då särskilda bestämmelser om anmälan och kontroll ska tillämpas

7.9.1 Särskilda administrativa bestämmelser för utlandsetablerade transportföretag

Promemorians förslag: När en förare utstationeras till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag etablerat i ett annat land än Sverige ska samma bestämmelser om anmälan och kontroll tillämpas oaktat vilken utstationeringssituation det är fråga om.

Skälen för förslaget

Allmänt om lex specialis särskilda administrativa bestämmelser

Tillämpningsdirektivet till utstationeringsdirektivet innehåller bestämmelser om administrativa krav och kontrollåtgärder som medlemsstaterna får införa för att kontrollera att reglerna om utstationering följs. I fråga om sådana förare som är att betrakta som utstationerade i enlighet med lex specialis får medlemsstaterna dock endast införa vissa specificerade åtgärder i fråga om hur utstationeringen ska anmälas och kontrolleras administrativt. Dessa åtgärder behandlas i kommande avsnitt.

Som framgår ovan behöver lex specialis endast tillämpas vid utstationering enligt tjänsteavtalsfallet. Förare som utstationeras inom en koncern eller som uthyrd arbetskraft omfattas däremot som utgångspunkt av de befintliga reglerna om utstationering. Att lex specialis bara gäller tjänsteavtalsfallet är rimligt mot bakgrund av att dessa bestämmelser syftar till att ringa in situationer där vägtransportföretag som är etablerade i ett land utför tjänster i ett annat land. Om ett svenskt vägtransportföretag också är arbetsgivare är det nämligen inte möjligt att en förare skulle kunna anses utstationerad till Sverige enligt tjänsteavtalsfallet, eftersom en svensk arbetsgivare inte kan utstationera arbetstagare till Sverige. Däremot är det tänkbart att en arbetsgivare som inte är etablerad i Sverige utstationerar förare till ett svenskt vägtransportföretag inom ramen för samma koncern eller genom uthyrning av arbetskraft. I koncernfallet och uthyrningsfallet kan det därmed handla om utstationerade förare som utför transporter för vägtransportföretag som är etablerade i Sverige. Om ett transportföretag som är etablerat i Sverige använder sig av utstationerad arbetskraft vid utförande av transporter i Sverige är inte skälen för att införa de harmoniserade administrativa bestämmelserna som är reglerade i lex specialis lika starka, eftersom dessa bestämmelser främst syftar till att vägtransportföretag, av vilka flertalet är små företag, inte ställs inför oproportionella administrativa hinder som riskerar att begränsa deras möjligheter att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster. Direktivets avgränsning till tjänsteavtalsfallet framstår sett ur det perspektivet som väl avvägd.

Olika administrativa bestämmelser vid samma typer av transporter kommer att innebära vissa nackdelar

En annan fråga är vad lex specialis avgränsning till tjänsteavtalsfallet innebär i fråga om enkelhet och tydlighet för inblandade aktörer. De situationer när utstationering ska gälla vid inrikestransporter som utförs av utlandsetablerade transportföretag föreslås nu bli förtydligade (avsnitt 7.8). En fråga att överväga med anledning av detta är om de särskilda bestämmelserna i lex specialis om anmälan och kontroll av utstationering på vägtransportområdet ska tillämpas på samtliga utstationeringssituationer när det gäller den typen av inrikestransporter, det vill säga även när det är fråga om utstationering inom en koncern eller genom uthyrning av arbetskraft.

I denna promemoria föreslås en särskild ordning för hur tillsynen över de administrativa bestämmelserna enligt lex specialis ska gå till. Förslaget innebär att Polismyndigheten, Tullverket och Transportstyrelsen, i stället för Arbetsmiljöverket, ges ansvaret för att kontrollera att en utstationering har anmälts och vidta åtgärder om så inte har skett. Det innebär att Polismyndigheten, Tullverket och Transportstyrelsen kommer att utöva tillsyn över de nya administrativa bestämmelserna samtidigt som Arbetsmiljöverket kommer att fortsätta utöva tillsyn över de motsvarande, redan befintliga, administrativa bestämmelserna i utstationeringslagen.

En förutsättning för att Polismyndigheten och Tullverket ska kunna utföra sådana kontroller på ett effektivt sätt är att de självständigt kan bedöma om en utstationeringssituation föreligger och fatta vissa beslut utifrån det. Det skulle finnas uppenbara fördelar om Polismyndigheten och Tullverket vid en vägkontroll inte behöver avgöra om en förare är utstationerad enligt tjänsteavtalsfallet eller enligt något av de andra utstationeringssituationerna, utan i stället kan lägga sitt fokus på vilket slag av transport en förare utför. Det gäller både för nationella transporter och internationella transporter.

Särskilda administrativa bestämmelser för all utstationering genom utlandsetablerade transportföretag

Fördelarna med att ha samlade och enhetliga administrativa bestämmelser för sådan utstationering som sker vid inrikes yrkesmässiga transporter som utförs av utlandsetablerade transportföretag överväger nackdelarna. Till saken hör att andelen utstationeringssituationer genom utlandsetablerade transportföretag enligt koncern- och uthyrningsfallen bedöms vara liten. Förutsättningarna för Polismyndigheten, Tullverket och Transportstyrelsen att kontrollera utstationering kommer dessutom att bli betydligt större om man inte behöver sortera ut vilka av de aktuella transporterna som är utstationering enligt tjänsteavtalsfallet respektive koncern- eller uthyrningsfallet.

Fördelarna kommer att överväga nackdelarna även i fråga om yrkesmässiga icke-bilaterala transporter och de särskilda administrativa bestämmelserna föreslås därför i huvudsak gälla all utstationering till Sverige som sker i form av yrkesmässig trafik som utförs i Sverige av utlandsetablerade transportföretag. En reglering som omfattar samtliga fall av utstationering genom utlandsetablerade transportföretag kommer att

rymma samtliga tjänsteavtalsfall, vilket betyder att artikel 1.2 i lex specialis tillgodoses.

Förslagen i avsnitt 7.11 utgår från den bedömning som gjorts i detta avsnitt.

7.9.2 De ordinarie administrativa bestämmelserna bör fortsätta att gälla vid utstationering på vägtransportområdet i övrigt

Promemorians bedömning: När en förare utstationeras enligt koncernfallet eller uthyrningsfallet till ett svenskt transportföretag eller när en arbetstagare utstationeras till Sverige för att utföra transporter i ett företags egen regi bör utstationeringslagens ordinarie administrativa bestämmelser fortsatt tillämpas.

Skälen för bedömningen: I denna promemoria föreslås att särskilda administrativa bestämmelser ska tillämpas på förare som utstationeras till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag etablerat i ett annat land. Vid utstationering av förare till svenska transportföretag bedöms inte behoven av enhetliga regler för transportsektorn vara lika starka. Därför bör utstationeringslagens ordinarie administrativa bestämmelser fortsatt att tillämpas i fråga om sådan utstationering. Samma bedömning gäller i de fall en arbetstagare kör fordon för företag som utför transporter i egen regi. Även vid sådan utstationering bör utstationeringslagens ordinarie regler fortsätta att gälla. Så bör vara fallet även om företaget i fråga är etablerat utomlands.

7.10 Administrativa bestämmelser som inte ska gälla i utlandsetablerade transportföretag

Promemorians förslag: När en förare utstationeras till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige gäller inte

- kollektivavtalsbundna arbetsgivares skyldigheter att tillhandahålla vissa handlingar till berörda arbetstagarorganisationer,
- arbetsgivares skyldighet att anmäla utstationering och lämna dokumentation om detta till tjänstemottagaren,
- tjänstemottagares skyldighet att underrätta Arbetsmiljöverket om utebliven information om anmälan om utstationering,
- arbetsgivares skyldighet att utse en kontaktperson i Sverige,
- arbetsgivares skyldighet att efter begäran från en svensk arbetstagarorganisation utse en företrädare att förhandla om, och sluta kollektivavtal.

Skälen för förslaget: För att arbetstagarorganisationer ska ha möjlighet att fullgöra sin roll i den svenska arbetsmarknadsmodellen med att övervaka arbets- och anställningsvillkoren för arbetstagare som utstationeras hit från utlandet behöver de bl.a. ha kännedom om vilka förare som är utstationerade till Sverige och vilka arbetsgivare som

utstationerar förare till Sverige. Det gäller också Arbetsmiljöverket som har tillsyn över arbetsmiljölagstiftningen och Transportstyrelsen som har tillsyn över att lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete följs. Även andra myndigheter, som Polismyndigheten, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten, kan ha intresse av att, i fullgörandet av sina uppgifter, kunna komma i kontakt med utländska arbetsgivare som bedriver verksamhet här. Av den anledningen är det av stor vikt att arbetsgivaren lämnar in en utstationeringsdeklaration eller en anmälan om utstationering.

Lex specialis anger att de vägtransportföretag som utstationerar förare för att utföra sådana tjänster som anges i direktivet ska omfattas av andra administrativa bestämmelser än de som gäller vid annan utstationerad arbetskraft.

I skälen till lex specialis anges bakgrunden till varför vägtransportsektorn behöver ges särskilda administrativa bestämmelser. Där konstateras att svårigheter har visat sig när utstationeringsdirektivet och tillämpningsdirektivet tillämpas på den mycket rörliga vägtransportsektorn. Vidare anges att okoordinerade nationella åtgärder avseende tillämpningen av bestämmelserna om utstationering på vägtransportsektorn har skapat rättslig osäkerhet och en tung administrativ börda för utlandsetablerade vägtransportföretag i Europeiska unionen, vilket har lett till onödiga begränsningar av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande vägtransporttjänster. Den lösning som anges är en ökad grad av harmonisering i fråga om administrativa krav och kontrollåtgärder.

Ramarna för de administrativa reglerna för ordinarie utstationerings-situationer finns främst i tillämpningsdirektivet. Enligt lex specialis får medlemsstaterna emellertid – genom undantag från tillämpningsdirektivet – endast införa vissa administrativa krav och kontrollåtgärder. Medan tillämpningsdirektivet ger medlemsstaterna relativt stor frihet att anpassa villkor och administrativa rutiner till nationella behov anger lex specialis alltså att medlemsstaterna endast får införa vissa specificerade krav. Kortfattat innebär detta att medlemsstaterna får införa en skyldighet för vägtransportföretag att lämna in en utstationeringsdeklaration till den behöriga myndigheten i värdmedlemsstaten (artikel 1.11 a). Vidare får det införas en skyldighet för transportföretaget att säkerställa att viss dokumentation ska kunna tillhandahållas vid en vägkontroll och en skyldighet för transportföretaget att på begäran tillhandahålla viss ytterligare dokumentation efter utstationeringsperioden (artikel 1.11 b och 1.11 c). Mot bakgrund av att utstationeringslagen innehåller bestämmelser som inte står i överensstämmelse med de krav som medges enligt lex specialis kan vissa bestämmelser i utstationeringslagen inte tillämpas i förhållande till förare som utför tjänster som omfattas av direktivet.

Av 22 § i utstationeringslagen framgår att en arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal med en svensk arbetstagarorganisation på begäran av organisationen ska tillhandahålla viss information. Informationen i fråga avser handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidsrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar. Eftersom denna skyldighet saknar motsvarighet i lex specialis föreslås att den inte ska gälla i förhållande till förare som utstationeras i utlandsetablerade transportföretag.

I 29 § i utstationeringslagen regleras att en arbetsgivare ska anmäla en utstationering till Arbetsmiljöverket senast när en utstationerad arbets-

tagare påbörjar arbete i Sverige. Dessutom har arbetsgivaren en skyldighet att omgående anmäla viktigare förändringar i verksamheten. Artikel 1.11 i lex specialis ger medlemsstaterna en möjlighet att ställa krav att vägtransportföretag ska lämna in en utstationeringsdeklaration senast vid en utstationerings början. De former för anmälan av utstationering som finns angivna i utstationeringslagen, men även i utstationeringsförordningen ryms till stora delar inom de ramar som lex specialis sätter för utstationeringsdeklarationer. Vissa skillnader finns dock, t.ex. gällande hur en utstationeringsdeklaration ska lämnas. Mot denna bakgrund föreslås att den anmälningsskyldigheten inte ska gälla för förare som utstationeras i utlandsetablerade transportföretag.

Enligt 30 § i utstationeringslagen ska en arbetsgivare lämna dokumentation till den som mottar tjänsterna i Sverige som visar att en anmälan om utstationering har gjorts. Om en mottagare av en tjänst som inbegriper utstationering inte får sådan dokumentation ska denne enligt 31 § underrätta Arbetsmiljöverket om det senast tre dagar efter det att arbetet har påbörjats. Ingen av dessa båda bestämmelser är förenliga med lex specialis. De aktuella paragraferna i utstationeringslagen föreslås därför inte gälla för förare som utstationeras i utlandsetablerade transportföretag. Det kan noteras att artikel 5.1 i lex specialis, ställer krav på medlemsstaterna att fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer för bristande efterlevnad av nationella bestämmelser om utstationering inom vägtransportsektorn. Direktivet kräver med andra ord att medlemsstaterna ska ställa krav på de aktörer som drar nytta av det arbete som utförs av utstationerade arbetstagare inom vägtransportsektorn.

Av 32 och 33 §§ i utstationeringslagen följer att utstationerande arbetsgivare ska utse en kontaktperson med vissa befogenheter i Sverige och anmäla honom eller henne till Arbetsmiljöverket. Eftersom lex specialis inte medger detta bör skyldigheten att utse en kontaktperson inte gälla i fråga om förare som utstationeras i utlandsetablerade transportföretag. I det sammanhanget kan det konstateras att en utstationeringsdeklaration tillsammans med uppgifter om förarens identitet ska innehålla kontaktuppgifter till arbetsgivare och transportföretag.

Enligt 45 § i utstationeringslagen ska en arbetsgivare på begäran av en svensk arbetstagarorganisation utse en företrädare som har behörighet att för arbetsgivarens räkning förhandla om och sluta kollektivavtal. Eftersom lex specialis inte medger att medlemsstaterna ställer sådana krav föreslås att 45 § inte ska gälla för förare som utstationeras i utlandsetablerade transportföretag. Även i det sammanhanget bör kravet att en utstationeringsdeklaration ska innehålla kontaktuppgifter till arbetsgivare och transportföretag åtminstone delvis kunna kompensera för den begränsning lex specialis innebär. Om antalet registrerade utstationeringar blir fler tack vare de regler som föreslås kommer ändå arbetstagarorganisationernas förutsättningar att komma i kontakt med berörda arbetsgivare sammantaget att bli bättre.

7.11 Administrativa bestämmelser vid utstationering av förare

7.11.1 Skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration

Promemorians förslag: En arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige ska senast vid utstationeringens början ge in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket.

Om förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i en utstationeringsdeklaration, ska arbetsgivaren omgående ändra uppgifterna i deklarationen.

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

Regeringen ska få meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla och om inlämning och uppdatering av deklarationen.

Skälen för förslaget

En utstationeringsdeklaration ska lämnas in

Det gällande kravet på att en arbetsgivare som utstationerar arbetstagare till Sverige ska anmäla det senast när utstationeringen börjar infördes 2013. Regeringen anförde i det sammanhanget att den såg ett behov av att arbetstagarorganisationer och berörda myndigheter får kännedom om att en utländsk arbetsgivare utstationerar arbetstagare i Sverige. Det handlade enligt regeringen både om att få reglerna i utstationeringslagen att fungera i praktiken och att Sverige ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt utstationeringsdirektivet, genom att ge arbetstagarorganisationerna och myndigheterna en reell möjlighet att kontakta utstationerande arbetsgivare (prop. 2012/13:71 s. 27 f.).

Som framgår ovan innebär lex specialis att utstationeringslagens bestämmelser om anmälan om utstationering, i fråga om berörda förare, inte får tillämpas på det sätt som gäller i dag. När det gäller de bestämmelser om administrativa krav och kontrollåtgärder som finns i lex specialis får medlemsstaterna införa en skyldighet för vägtransportföretag att lämna in en utstationeringsdeklaration till de nationella behöriga myndigheterna i en medlemsstat till vilken föraren är utstationerad senast vid utstationeringens början (artikel 1.11 a). En ordning med krav på att lämna en utstationeringsdeklaration kommer huvudsakligen att fylla samma syften som den gällande ordningen med krav på anmälan om utstationering. Mot den bakgrunden och vikten av enhetliga regler för samma typer av transporter föreslås att den arbetsgivare som utstationerar en förare för att utföra en transport åt ett utlandsetablerat transportföretag senast vid utstationeringens början ska lämna in en utstationeringsdeklaration. Skyldigheten att lämna in en utstationeringsdeklaration kommer alltså att gälla samtliga arbetsgivare som utstationerar förare till Sverige för att utföra transporter åt utlandsetablerade transportföretag. Eftersom förslaget innebär att även arbetsgivare som utstationerar förare

inom en koncern eller genom uthyrning ska omfattas av de särskilda administrativa bestämmelserna kan skyldigheten att lämna en utstationeringsdeklaration även komma att gälla en arbetsgivare som är en annan juridisk person än det transportföretag som utför transporten.

Det är möjligt att införa krav på att vägtransportföretaget ska hålla utstationeringsdeklarationer uppdaterade (artikel 1.12). Enligt 29 § andra stycket utstationeringslagen ska en arbetsgivare som har anmält en utstationering till Arbetsmiljöverket också anmäla uppgifter om förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som anmälts. Även i fråga om utstationeringsdeklarationer bör det införas ett krav på att om förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i en utstationeringsdeklaration, ska arbetsgivaren omgående ändra uppgifterna.

Inlämning och uppdatering av utstationeringsdeklarationen ska ske via informationssystemet för den inre marknaden

Enligt lex specialis ska en utstationeringsdeklaration kunna lämnas in med användning av ett flerspråkigt standardformulär i det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI). Även uppdateringar av deklarationen ska kunna ske i det offentliga gränssnittet som är anslutet till IMI. I detta avseende kan noteras att IMI i grunden är ett kommunikationsverktyg för administrativt samarbete mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter. Systemet är inte öppet för allmänheten. Av skälen till IMI-förordningen framgår dock att det kan bli aktuellt att utveckla tekniska lösningar för att tillåta att även medborgare, företag och organisationer håller kontakt med de behöriga myndigheterna i syfte att t.ex. lämna information eller inhämta uppgifter. Av skälen till förordningen framgår vidare att ett offentligt gränssnitt som är skilt från IMI-systemet kan utvecklas för sådana ändamål. Det är alltså via en sådan teknisk lösning som företagen ska kunna lämna en utstationeringsdeklaration.

Enligt skälen till lex specialis är det nödvändigt att göra det enklare att lämna in och uppdatera utstationeringsdeklarationer för att minska vägtransportföretagens administrativa börda och att ett flerspråkigt offentligt gränssnitt som vägtransportföretag kan använda för att lämna in och uppdatera information om utstationeringar bör utvecklas. Avsikten är alltså att underlätta för vägtransportföretagen att uppfylla krav i medlemsstaterna på att lämna in utstationeringsdeklarationer. Även för de myndigheter som ska kontrollera att reglerna om utstationering följs bör det innebära fördelar att utstationeringsdeklarationer lämnas via IMI. Mot denna bakgrund bör inlämningar och uppdateringar av utstationeringsdeklarationen ske på detta sätt.

Eftersom förslaget innebär att även arbetsgivare som utstationerar förare inom en koncern eller genom uthyrning omfattas kan skyldigheten att lämna en utstationeringsdeklaration även komma att gälla en arbetsgivare som är en annan juridisk person än transportföretaget i fråga. I sådana fall ska arbetsgivaren ange uppgifter om sin egen och transportföretagets identitet.

På vilket sätt en utstationeringsdeklaration kan lämnas in och uppdateras kan regleras på lägre normgivningsnivå än lag. I artikel 1.14 i lex specialis

anges att kommissionen i en genomförandeakt ska specificera funktionerna hos det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI. Det förutses att sådana bestämmelser kommer att meddelas i en kommissionsförordning, som är direkt tillämplig. Det kan dock inte uteslutas att det kan komma att krävas kompletterande föreskrifter till den kommissionsförordningen. Ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om inlämning och uppdatering av utstationeringsdeklarationen bör därför införas.

Arbetsmiljöverket ska vara mottagare av utstationeringsdeklarationer

I Arbetsmiljöverkets nuvarande uppdrag ingår att stå som mottagare av anmälningar om utstationering. Skillnaderna mellan den redan gällande ordningen för anmälningar om utstationering och den för utstationeringsdeklarationen är i realiteten väldigt få. Den viktigaste skillnaden består i att utstationeringsdeklarationen ska kunna lämnas till den behöriga myndigheten via IMI.

Arbetsmiljöverket kommer att vara förbindelsekontor och tillhandahålla information om arbets- och anställningsvillkor även i fråga om de särskilda reglerna för utstationering (se avsnitt 7.5). I det ingår att hjälpa till med information om kontaktfunktioner hos arbetstagar- och arbetsgivarorganisationer samt information om relevanta kollektivavtalsvillkor. Mot den bakgrunden är det även lämpligt att Arbetsmiljöverket är mottagare av utstationeringsdeklarationer.

Utstationeringsdeklarationens innehåll

En utstationeringsdeklaration ska innehålla följande information:

- i) transportföretagets identitet, åtminstone i form av gemenskaps-tillståndets nummer, om detta nummer är tillgängligt,
- ii) kontaktuppgifter för trafikansvarig eller annan kontaktperson i etableringsmedlemsstaten, för kontakter med de behöriga myndigheterna i den värdmedlemsstat där tjänsterna tillhandahålls samt för utskick och mottagande av handlingar eller delgivningar,
- iii) förarens identitet, bostadsadress och körkortnummer,
- iv) startdatum för förarens anställningsavtal, och uppgift om vilken lag som är tillämplig på detta,
- v) utstationeringens planerade startdatum och slutdatum,
- vi) motorfordonens registreringsnummer,
- vii) huruvida de utförda transporttjänsterna utgör godstransport, persontransport, internationell transport eller cabotagetransport (artikel 1.11 a).

För utstationeringar enligt tjänsteavtalsfallet medger direktivet inga frihetsgrader i fråga om vad medlemsstaterna får kräva att en utstationeringsdeklaration får innehålla. Eftersom förslaget i promemorian även gäller arbetsgivare som utstationerar förare inom en koncern eller genom uthyrning, kan skyldigheten att lämna en utstationeringsdeklaration även komma att gälla en arbetsgivare som är en annan juridisk person än transportföretaget i fråga. Vid genomförande av artikel 1.11 a bör det därför göras ett tillägg om att en arbetsgivare som inte också är det transportföretag som utför en aktuell transport ska ange uppgifter om sin egen och transportföretagets identitet.

Att förslaget även kommer att gälla vissa arbetsgivare som egentligen inte omfattas av lex specialis gör att en utstationeringsdeklaration även bör kunna lämnas på annat sätt än via IMI. För det fall gränssnittet för IMI inte tillåter inmatning av särskilda uppgifter för en arbetsgivare som inte också är transportföretaget kommer arbetsgivaren att vara hänvisa att lämna utstationeringsdeklarationen direkt till Arbetsmiljöverket.

Beträffande information som avser transporttyp kan det noteras att de marknadstillträdessituationer som medlemsstaterna har rätt att kräva information om inskränks till huruvida det är fråga om internationella transporter eller om cabotagetransporter. Av det följer att en vägtransport som utgör en del av en kombinerad transport ska anges som en internationell transport. Detta ska gälla oberoende av om en sådan vägtransport sker helt inom Sveriges gränser eller om den i sig utgör en internationell transport. Medlemsstaterna får inte heller kräva information om en internationell transport är bilateral eller inte i det här sammanhanget.

I likhet med vad som är fallet för en sådan anmälan om utstationering som ska göras enligt de ordinarie utstationeringsreglerna bör bestämmelserna om utstationeringsdeklarationens innehåll placeras på lägre normgivningsnivå än lag. I utstationeringslagen har regeringen bemyndigats att meddela föreskrifter om innehållet i en anmälan om utstationering. Ett bemyndigande för regeringen att även meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla bör därför införas.

7.11.2 Skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll

Promemorians förslag: Ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige och som utför en transport här i landet med en utstationerad förare ska säkerställa att en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll får ta del av:

- en kopia av den utstationeringsdeklaration som lämnats till Arbetsmiljöverket,
- bevis avseende alla transporter av betydelse för att bedöma om en utstationering föreligger eller inte, och
- färdskrivardata.

En förare som utför en typ av transport där han eller hon inte anses vara utstationerad ska för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll visa upp färdskrivardata och bevis om transportererna.

Regeringen ska få meddela ytterligare föreskrifter om den aktuella dokumentationen.

Skälen för förslaget

Dokument för utstationeringskontroller ska kunna visas upp vid en vägkontroll

Medlemsstaterna får införa en skyldighet för transportföretaget att säkerställa att en kopia av utstationeringsdeklarationen, bevis om de transporter en förare utför och färdskrivardata (artikel 1.11 b)

tillhandahålls vid en vägkontroll. För att kontroller på väg av utstationering ska kunna utföras bör det införas en sådan skyldighet.

Skyldigheten ska gälla för transportföretaget...

Enligt lex specialis kan skyldigheten i fråga om uppvisande av dokumentation införas både som en skyldighet för transportföretaget att säkerställa att föraren har tillgång till den aktuella dokumentationen och som en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid en vägkontroll tillhandahålla denna. Eftersom tillsynsobjektet här är transportföretaget snarare än föraren bör något eget ansvar för föraren inte införas. Liksom i fråga om andra bestämmelser där föremålet för regler och tillsyn är transportföretaget, bör föraren i det här sammanhanget ses som en representant för företaget. För det fall företaget försett föraren med aktuella handlingar som föraren inte visar upp vid en vägkontroll bör det betraktas som en intern fråga för företaget. En kopia av en utstationeringsdeklaration och bevis om transporter kan visas upp såväl i pappersform som i elektronisk form. Det finns därför goda möjligheter för transportföretaget att säkerställa att sådan dokumentation kan visas upp vid en vägkontroll. Skyldigheten att visa upp denna bör därför gälla för transportföretaget. En sådan reglering motsvarar också vad som t.ex. gäller i fråga om uppvisande av bevis om cabotagetransporter.

Det kan finnas anledning att införa ytterligare bestämmelser i fråga om uppvisande av en kopia av utstationeringsdeklarationen vid en vägkontroll, t.ex. i fråga om utformningen av kopian och om hur tillförlitligheten i uppvisad dokumentation ska säkerställas. Regeringen bör därför bemyndiga att meddela sådana föreskrifter.

...även när transportföretaget inte är arbetsgivaren

Enligt vad som föreslås ovan ska arbetsgivaren lämna in en utstationeringsdeklaration, om föraren ska utföra transporter åt ett transportföretag som inte är etablerat i Sverige. Om föraren är utstationerad enligt tjänsteavtalsfallet, kommer arbetsgivaren vara densamma som transportföretaget. Mot bakgrund av att de särskilda administrativa bestämmelserna föreslås gälla även i koncern- eller uthyrningsfallen kan det förekomma att det transportföretag som utför transporten inte alltid är arbetsgivaren, dvs. inte är den som har lämnat in en utstationeringsdeklaration. Även i dessa fall föreslås det dock att det ska vara transportföretaget som ska säkerställa att en kopia av deklarationen kan visas upp vid en vägkontroll. Skälet till det är att det är transportföretaget som i de fallen råder över vilken förare som ska utföra den aktuella transporten och därmed har bäst förutsättningar för att säkerställa att en kopia av utstationeringsdeklarationen kan visas upp vid vägkontrollen. I de fall transportföretaget inte är den som har lämnat in deklarationen till Arbetsmiljöverket behöver transportföretaget få en kopia av denna från arbetsgivaren. Detta liknar i viss utsträckning kravet på att arbetsgivaren till tjänstemottagaren ska lämna dokumentation om att en anmälan om utstationering har gjorts (se 30 §). Skillnaden i detta fall är att det är transportföretaget, dvs. tjänstemottagaren, som behöver säkerställa att en kopia av utstationeringsdeklarationen erhålls från arbetsgivaren. Mot bakgrund av att de nu aktuella situationerna inte omfattas av de

begränsningar som gäller enligt *lex specialis* finns inga hinder mot en reglering som innebär att transportföretaget ska säkerställa att det ska kunna visa upp en kopia av deklarationen vid en vägkontroll. I sammanhanget kan det också påpekas att det naturligtvis är transportföretaget, inte arbetsgivaren, som innehar de bevis om transporter som utförs och som ska visas upp vid kontrollen.

Fraktsedlar och färdskrivardata är viktiga i bedömningen av utstationering

Vilket slag av transport en förare utför kommer att vara ett centralt kriterium för att avgöra om en utstationeringssituation råder. Av det skälet kan det förutses att olika former av frakthandlingar kommer att vara viktiga inslag i de bedömningar som ska göras. När det gäller bevis på vilket slag av transport en förare utför anger *lex specialis* elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8.3 i godsförordningen som exempel.

Vid sidan av den information som en frakthandling ger av vilket slag av transport som utförs så finns det information i ett fordons färdskrivare som i de flesta fall kan ge ytterligare underlag till att bedöma transportens karaktär och om en utstationeringssituation råder. Redan i dag gäller att en registrering alltid ska ske av i vilket land ett fordon befinner sig i samband med dygnsvila. I den senaste generationens färdskrivare, den så kallade smarta färdskrivaren, gäller att ett fordons position ska registreras automatiskt var 30:e minut. Den 2 februari 2022, dvs. vid det tillfälle bestämmelserna i *lex specialis* ska vara genomförda, kommer det att bli obligatoriskt att registrera alla gränspassager manuellt i fordonets färdskrivare. I nästa generations smarta färdskrivare – smart färdskrivare version 2 – kommer alla gränspassager att registreras automatiskt.

Data från färdskrivaren med information om var ett fordon befunnit sig vid olika tidpunkter kommer tillsammans med information från fraktsedlar eller andra transporthandlingar att utgöra ett väsentligt underlag i kontrollen av utstationering inom vägtransportområdet.

Skyldigheten att tillhandahålla bevis om transporter och färdskrivardata gäller även om föraren inte anses vara utstationerad

I syfte att fastställa om en förare inte ska anses vara utstationerad, enligt undantagen för transittransporter, bilaterala transporter och vissa tilläggs-transporter, får en medlemsstat införa en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla bevis på relevanta internationella transporter och färdskrivardata. Detta får dock endast införas i just syfte att kontrollera om föraren är utstationerad eller inte (artikel 1.11 c *lex specialis*). För att kunna kontrollera huruvida en förare ska anses vara undantagen från utstationering bör därför en skyldighet att visa upp bevis om transporter och färdskrivardata gälla även i sådana fall.

Det kan finnas skäl att meddela ytterligare föreskrifter, t.ex. i fråga om vilka bevis om transporter som ska kunna visas upp. Regeringen bör därför bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

7.11.3 Polismyndigheten och Tullverket ska kontrollera utstationeringsdeklarationer

Promemorians förslag: Polismyndigheten och Tullverket ska vid en vägkontroll i relevanta fall kontrollera om det finns en kopia av utstationeringsdeklarationen i fordonet.

Skälen för förslaget

Arbetsmiljöverkets tillsyn över anmälan om utstationering

En viktig del av Arbetsmiljöverkets nuvarande uppdrag i anslutning till bestämmelserna om utstationering är tillsyn över anmälan om utstationering. Om Arbetsmiljöverket konstaterar att en arbetsgivare som utstationerar arbetstagare inte har anmält det i enlighet med gällande regler, ska en sanktionsavgift tas ut.

I många fall upptäcks uteblivna anmälningar i samband med Arbetsmiljöverkets ordinarie arbetsmiljöinspektioner. Om en arbetsmiljöinspektör misstänker att det finns utstationerad personal på en arbetsplats, där någon anmälan inte har gjorts samlar inspektören in information kring de faktiska förhållandena i samband med inspektionen. Vid behov inhämtas även kompletterande information innan ett eventuellt beslut om sanktionsavgift.

En annan möjlighet är att information kommer till Arbetsmiljöverket genom att en arbetstagarorganisation delger verket information om att organisationen känner till eller misstänker att en svensk arbetsplats använder utstationerad arbetskraft.

Arbetsmiljöverket samverkar med Polismyndigheten och andra myndigheter i sin tillsyn över vägtransportområdet

Som föremål för tillsyn över arbetsmiljön skiljer sig vägtransporter från andra arbetsplatser på flera sätt. Tillsyn i samband med lastning och lossning av gods samt stopp för på- och avstigande passagerare kan ge tillfälle till inspektion på plats i fordon, särskilt vid större terminaler eller andra former av knutpunkter. Samtidigt är förutsättningarna för att i förväg planera och därefter genomföra sådana arbetsmiljöinspektioner betydligt sämre än på andra arbetsplatser. Det gäller i jämförelse med såväl andra trafikslag som andra sektorer i yrkeslivet. För att kompensera för dessa svårigheter kan Arbetsmiljöverket ta hjälp av Polismyndigheten och genomföra arbetsmiljöinspektioner i samband med vägkontroller.

Polismyndigheten genomför cirka 20 000 kontroller av yrkestrafik per år. Det har inte gått att få fram några statistikuppgifter om vid hur stor andel av dessa kontroller som Arbetsmiljöverket deltar, men andelen är uppskattningsvis låg. Vid sådan tillsyn av arbetsmiljön finns i normalfallet inte heller personal med särskild kompetens i utstationeringsfrågor på plats. Till saken hör att de ordinarie svenska utstationeringsbestämmelserna uppfattas som svåra att tillämpa på transportområdet. Den bild som framkommit i arbetet med denna promemoria är att tillsyn över reglerna om utstationering i realiteten förekommer sällan i samband med vägkontroller. Antalet anmälda utstationeringar inom transportområdet är få, liksom antalet beslut om sanktionsavgift.

I sammanhanget bör det erinras om att en viktig förändring i de svenska utstationeringsreglerna skedde den 30 juli 2020. Sedan dess måste alla utstationeringar till Sverige anmälas till Arbetsmiljöverket. Tidigare behövde utstationeringar som pågick i högst fem dagar inte anmälas. Eftersom många utländska vägtransportföretag verkar i Sverige under kortare perioder än fem dagar, har antalet utstationeringar med anmälningsplikt troligtvis ökat i en betydande utsträckning i och med förändringen. Eftersom samtliga utstationeringar nu ska vara anmälda, har dessutom förutsättningarna för berörda myndigheter att kontrollera att anmälan om utstationering gjorts underlättats betydligt. Under hösten 2020 har kontroller av anmälan om utstationering inom vägtransportområdet också skett med utökad intensitet av Arbetsmiljöverket med Polismyndighetens hjälp.

Polismyndigheten bör utföra kontroller på egen hand av utstationeringsdeklarationer

Förslaget att förtydliga att utstationering ska anses föreligga vid inrikestransporter som utförs av utlandsetablerade transportföretag förväntas leda till att det i dessa fall kommer att bli enklare att bedöma i vilka situationer som utstationering ska anses föreligga. Därmed kommer det inte längre att krävas samma djupa kunskaper om utstationeringsbestämmelserna hos ansvariga tjänstemän som är fallet i dag. Andelen arbetsmiljöinspektörer som skulle kunna utföra självständiga bedömningar om utstationering vid vägkontroller borde därmed kunna öka efter relativt begränsade kompetensutvecklingsinsatser. Samtidigt är det trots detta sannolikt att relativt få kontroller av utstationeringsdeklarationer skulle komma att ske, eftersom andelen vägkontroller där Arbetsmiljöverket deltar är låg.

Ett sätt att öka mängden kontroller av utstationering på vägtransportområdet är att öka antalet vägkontroller som utförs i samarbete mellan Polismyndigheten och Arbetsmiljöverket. Fördelen med en sådan ordning skulle vara att en hög kvalitet i de bedömningar om utstationering som görs i samband med sådana vägkontroller kan uppnås. Nackdelen är att Arbetsmiljöverket skulle behöva tilldelas betydligt större resurser till sådana kontroller än vad som är fallet i dag.

Ett annat sätt att öka kontrollfrekvensen skulle vara att ge Polismyndigheten befogenhet att genomföra egna utstationeringskontroller. Under förutsättning att kriterierna för att bedöma utstationeringssituationer förenklas på det sätt som föreslås ovan genom att förtydliga att utstationering ska anses föreligga i vissa fall bör en sådan ordning vara möjlig. Till bilden hör att lex specialis ger medlemsstaterna en möjlighet att införa en skyldighet för transportföretag att se till att en kopia av en inlämnad utstationeringsdeklaration kan visas upp vid en vägkontroll.

Sett i det ljuset ter det sig naturligt att låta Polismyndighetens insatser gällande utstationering inriktas på att kontrollera att en kopia på en sådan deklaration kan visas upp. Därmed framstår ett upplägg där Polismyndigheten ges ett självständigt kontrolluppdrag som genomförbart i kombination med utbildningsinsatser vid myndigheten.

En vital del i Polismyndighetens uppdrag i samband med en vägkontroll av yrkestrafik är att avgöra vilken typ av transport ett transportföretag utför

för att sedan vidta eventuella sanktionsåtgärder. Det ingår alltså i en polis-
mans kompetensområde att exempelvis avgöra vad som är en nationell
transportsträcka av en kombinerad transport och vad som är en
internationell transport. Om Polismyndighetens uppdrag beträffande
utstationering huvudsakligen skulle vara inriktat på kontroller av
utstationeringsdeklarationer för sådana transporter där utstationering ska
anses föreligga, dvs. när det rör sig om inrikestransporter som utförs av
utlandsetablerade transportföretag, skulle det ligga relativt nära den typen
av kontroller som myndigheten redan är satt att sköta. Mot den bakgrunden
framstår en sådan tillkommande uppgift som rimlig både ur ett
kompetensmässigt och ett verksamhetsmässigt perspektiv. För
Polismyndighetens del förutsätter det en viss kompetensutvecklingsinsats
för att kunna hantera de nya reglerna.

*Tullverket ska också kontrollera kopior av utstationeringsdeklarationer
vid sina vägkontroller*

Även Tullverket har i uppdrag att utföra vägkontroller av yrkestrafik och
tulltjänstemän har bl.a. befogenhet att kontrollera cabotagetransporter och
kombinerade transporter. Det förekommer dock mycket sällan att
Tullverket genomför sådana kontroller. När det gäller kontroller av
deklarationer om utstationering kommer det bli relevant att kontrollera
transporter vid eller i närheten av Sveriges landgränser. Även om antalet
kontroller av deklarationer om utstationering från Tullverkets sida kan
förutses bli få, bör även Tullverket ges denna nya uppgift.

7.11.4 Sanktionsavgift

Promemorians förslag: En sanktionsavgift på 60 000 kronor ska tas ut
av ett transportföretag som har överträtt skyldigheten att säkerställa att
en kontrolltjänsteman får del av en kopia av en inlämnad
utstationeringsdeklaration. Sanktionsavgift ska tas ut även om
överträdelsen inte skett uppsåtligt eller av oaktsamhet.

Regeringen ska få meddela ytterligare föreskrifter om
sanktionsavgift.

Skälen för förslaget

*Sanktionsavgift bör påföras när en kopia av utstationeringsdeklarationen
inte kan visas upp vid en vägkontroll*

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av de
aktuella nationella bestämmelserna och vidta alla nödvändiga åtgärder för
att säkerställa att de tillämpas (artikel 5.2). För att se till att skyldigheten
att ge in en utstationeringsdeklaration följs bör det finnas effektiva och
ändamålsenliga sanktionsmöjligheter.

I fråga om vilket slag av sanktion som är lämplig kan det konstateras att
sanktionsavgifter påförs vid överträdelser av vissa regler på yrkestrafik-
området. Det gäller till exempel vid överträdelser av bestämmelserna om
cabotagetransporter och kör- och vilotider (5 a § förordningen om inter-
nationella vägtransporter inom EES och 7 § förordning om kör- och
vilotider samt färdskrivare, m.m.). Även vid överträdelser av de admini-

strativa bestämmelser som gäller enligt de ordinarie utstationeringsreglerna utgår sanktionsavgifter. En sanktionsavgift ska tas ut bl.a. om en arbetsgivare inte har anmält en utstationering till Arbetsmiljöverket (37 § utstationeringslagen).

När det föreslogs att sanktionsavgift skulle tas ut om en utstationering inte anmäls framförde regeringen i korthet att bedömningen av om en arbetsgivare har fullgjort sin skyldighet att anmäla en utstationering är av okomplicerat slag. Det framhölls vidare att det lätt kan fastställas om arbetsgivaren har anmält utstationeringen och att det inte krävs något föreläggande eller förbud för att konstatera om arbetsgivaren har överträtt sina skyldigheter. Det framfördes även att det är en fördel att en sanktionsavgift kan riktas mot en juridisk person eftersom en utredning för att identifiera en för arbetsgivaren ansvarig fysisk person då kan undvikas (prop. 2012/13:71 s. 44).

När regeringen föreslog en övergång till sanktionsavgifter i stället för böter vid cabotageöverträdelser var huvudsyftet att öka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken och på så sätt uppnå en mer rättvis och effektiv konkurrens på marknaden för godstransporter. Regeringen framhöll vikten av att säkerställa att reglerna om cabotagetransporter på väg följs för att på så sätt förbättra möjligheterna för en öppen och väl fungerande transportmarknad som leder till ökad handel mellan medlemsländerna. Ett tungt vägande skäl för en övergång till sanktionsavgift i stället för böter var enligt regeringen att sanktionsavgift ansågs vara ett effektivt styrmedel mot överträdelser som begås i näringsverksamhet (prop. 2013/14:234 s. 8 f.).

De skäl som regeringen angav när sanktionsavgifter infördes i de ovan nämnda fallen bedöms gälla även i det här sammanhanget. För att kontrollera att skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration följs är myndigheterna i nu aktuella fall i huvudsak hänvisade till sådana kontroller som utförs på väg. Vägtransportföretag ska nu vid en vägkontroll vara skyldiga att visa upp en kopia av utstationeringsdeklarationen. För att säkerställa att utstationeringar faktiskt anmäls, bör en sanktionsavgift kunna påföras om bevis att detta har skett inte kan tillhandahållas, dvs. om en kopia av en inlämnad utstationeringsdeklaration inte kan visas upp vid en vägkontroll.

För att ett system med sanktionsavgifter i de situationer som nu är i fråga ska vara effektivt krävs att ansvaret är strikt. För att en konstruktion med strikt ansvar ska vara försvarbar från rättssäkerhetssynpunkt bör det finnas ett starkt stöd för en presumtion att överträdelser på området inte kan ske på annat sätt än som en följd av uppsåt eller oaktsamhet. Denna förutsättning bedöms vara uppfylld i fråga om en underlåtenhet att visa upp en kopia av utstationeringsdeklarationen. I likhet med vad som är fallet vid påförandet av sanktionsavgift enligt de ordinarie utstationeringsreglerna och enligt de ovan nämnda reglerna på yrkestrafikområdet bör alltså ansvaret även i detta fall vara strikt.

Bestämmelsen om att sanktionsavgifter ska påföras transportföretaget vid överträdelser av skyldigheten att visa upp en kopia av utstationeringsdeklarationen bör framgå av lag. I likhet med regleringen av sanktionsavgifter på andra håll inom yrkestrafikområdet bör ytterligare bestämmelser om sanktionsavgifter, bl.a. avgifternas storlek, anges på

lägre normgivningsnivå. Ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter bör därför införas.

Sanktionsavgifternas nivå

Enligt *lex specialis* ska sanktionerna vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Det råder stora skillnader i lönenivå för förare i olika länder och svenska löner ligger högt i en sådan jämförelse. Det gör att det för många arbetsgivare finns stora ekonomiska vinster att göra på att inte betala ut löner enligt de nivåer som gäller i svenska kollektivavtal.

Att få arbetsgivare som utstationerar förare till Sverige att lämna in deklarerationer om utstationering bedöms vara en viktig del i att anpassa löner till svenska förhållanden och åstadkomma bättre sociala villkor för förare som utstationeras till Sverige eftersom det ökar möjligheterna för arbetstagarorganisationerna att komma i kontakt med arbetsgivare och inleda förhandlingar om att teckna kollektivavtal. Även andra aktörer såsom Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen har i fullgörandet av sina uppgifter intresse av att kunna komma i kontakt med arbetsgivaren. Att lämna in en utstationeringsdeklaration bedöms därför utgöra en viktig del i dessa aktörers möjlighet att säkerställa att arbets- och anställningsvillkor följs för förare som utstationeras hit från utlandet. Mot den bakgrunden är det väsentligt att nivån på en sanktionsavgift är tillräckligt hög för att vara avskräckande. Vid en jämförelse med andra sanktionsavgifter inom yrkestrafikområdet kan t.ex. konstateras att det belopp som ett transportföretag ska betala om bestämmelserna om cabotagetransporter överträtts i dagsläget uppgår till 40 000 kronor. Nivån på den sanktionsavgiften bestämdes utifrån föresatsen att vara vinsteliminierande och därmed tillräckligt avskräckande och effektiv utan att därmed gå utöver vad som är att anse som proportionerligt.

Vid en utebliven anmälan av utstationering enligt de befintliga bestämmelserna i utstationeringslagen är sanktionsavgiften 20 000 kronor. Det kan dock noteras att det då ofta handlar om flera utstationeringar vid en och samma arbetsplats. Det finns ingenting som hindrar att Arbetsmiljöverket i en sådan situation beslutar om flera sanktionsavgifter för en och samma arbetsgivare som en konsekvens av ett enskilt tillsynstillfälle. I de fall som förutses här kommer det typiska ärendet i stället att gälla enskilda fall som upptäcks vid vägkontroller. Mot bakgrund bl.a. av de skillnader i lönenivåer och andra villkor som förekommer på olika marknader kan det förutses att det många gånger är fördelaktigt för en arbetsgivare att överträda reglerna om utstationering och att underlåta att anmäla utstationeringen. Sanktionsavgiften bör därmed ligga på en förhållandevis hög nivå. I promemorian Otillåten cabotagetransport och beställansvar föreslås att sanktionsavgiften vid överträdelser av bestämmelserna om cabotage ska höjas till 60 000 kronor. Sanktionsavgiften vid överträdelser av skyldigheten i fråga om utstationeringsdeklarerationer bör ligga på samma nivå. Sanktionsavgiften vid överträdelser av skyldigheten i fråga om utstationeringsdeklarerationer bör mot den bakgrunden vara 60 000 kronor.

Ingen sanktionsavgift i fråga om frakthandlingar och färdskrivardata

Utöver en kopia av utstationeringsdeklarationen ska även bevis om de transporter som utförs och färdskrivardata visas upp vid en vägkontroll. I fråga om denna dokumentation föreslås inga särskilda sanktioner eftersom det är handlingar som enligt andra regelverk ändå måste visas upp vid en kontroll. För det fall den aktuella dokumentationen inte visas upp vid en vägkontroll kan det påverka bedömningen av om en utstationerings-situation anses råda eller om transporten är undantagen från utstationering. Om en förare ska undantas från utstationering, t.ex. när han eller hon utför en bilateral transport, bör färdskrivardata och frakthandlingar som visar att det är fråga om en sådan transport kunna visas upp.

7.11.5 Åtgärder i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgiften

Promemorians förslag: Om en sanktionsavgift ska påföras ett transportföretag vid en överträdelse av skyldigheten att vid en vägkontroll visa upp en kopia av en inlämnad utstationeringsdeklaration och det är fråga om en inrikestransport, ska en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften. Berörd tjänsteman får avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns särskilda skäl.

Om förskottet inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden.

Beslut om förskott och att färden inte får fortsätta ska underställas Transportstyrelsen.

Fordonet ska få låsas fast (klampas) till dess förskottet betalas, dock högst 36 timmar.

Skälen för förslaget

Verkställighet av sanktionsavgift vid utebliven anmälan av utstationering

Om en arbetsgivare har överträtt bestämmelserna i utstationeringslagen om att anmäla en utstationering, ska Arbetsmiljöverket besluta om en sanktionsavgift. Myndigheten skickar då ett föreläggande om avgift utan delgivning till arbetsgivaren. Om arbetsgivaren godkänner förelägandet går det till länsstyrelsen som står som mottagare av den efterföljande inbetalningen. Om arbetsgivaren inte hörs av, ansöker Arbetsmiljöverket hos förvaltningsrätten om att sanktionsavgift ska påföras. Vid bifall går ärendet samma väg, dvs. till länsstyrelsen. Om inbetalning av sanktionsavgiften inte sker, vänder sig länsstyrelsen till Kammarkollegiet som därefter kan ansöka om verkställighet hos Kronofogdemyndigheten.

I tillämpningsdirektivet finns bestämmelser om gränsöverskridande verkställighet av ekonomiska administrativa sanktionsavgifter som påförts vid bristande efterlevnad av reglerna om utstationering. Dessa bestämmelser är huvudsakligen genomförda i Sverige genom lagen (2016:1231) respektive förordningen (2016:1232) om ömsesidigt bistånd med

indrivning av vissa sanktionsavgifter vid utstationering. Behörig svensk myndighet för sådant ömsesidigt bistånd är Kronofogdemyndigheten.

Verkställighet av sanktionsavgift på vägtransportområdet

I fråga om de sanktionsavgifter som redan förekommer inom yrkestrafikområdet har det, i syfte att underlätta verkställighet, införts bestämmelser om förskott för avgiften i de fall den betalningsskyldige har sin hemvist utomlands. Förskottet beslutas av en polisman eller bilinspektör, och i vissa fall av en tulltjänsteman, vid en vägkontroll i samband med att en överträdelse upptäcks. För att systemet ska bli effektivt har bestämmelserna kombinerats med regler som syftar till att framtvunga betalning genom att kontrollerande tjänsteman ska besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden till dess förskottet eller sanktionsavgiften betalats.

Beslut om förskott och att färden inte får fortsätta ska skyndsamt underställas Transportstyrelsen som omedelbart ska pröva om beslutet ska bestå. Om Transportstyrelsen häver beslutet får företaget tillbaka eventuellt inbetalt förskott och kan direkt fortsätta färden. Transportstyrelsen kommer i ett nästa steg också att handlägga ärendet om sanktionsavgift, dvs. i praktiken pröva om ett förskott ska bestå eller på något sätt ändras.

Förskott för sanktionsavgift bör beslutas när det är fråga om inrikestransporter som utförs av utlandsetablerade transportföretag

Till skillnad från vad som är fallet på yrkestrafikområdet finns EU-gemensamma bestämmelser om samarbete för indrivning av sanktionsavgifter vid utstationering. Samarbetet gäller vid bristande efterlevnad av bestämmelserna i utstationeringsdirektivet och tillämpningsdirektivet. De bestämmelser som nu är i fråga gäller inlämning av en utstationeringsdeklaration i enlighet med *lex specialis*, det vill säga bestämmelser som inte ingår i utstationeringsdirektivet eller tillämpningsdirektivet.

Polismyndigheten och Tullverket föreslås ovan ges i uppdrag att kontrollera utstationeringsdeklarationer i samband med vägkontroller. Därmed kommer det finnas praktiska förutsättningar för att införa en ordning med förskott för sanktionsavgift även i fall då en utstationeringsdeklaration inte kan visas upp, dvs. enligt samma modell som redan existerar inom yrkestrafikområdet. En ordning med förskott för sanktionsavgift är i detta sammanhang rimlig eftersom förhållandena i allt väsentligt motsvarar de som gäller för sanktionsavgifter inom yrkestrafikområdet där förskott beslutas. I bägge fallen handlar det om transportföretag som inte är etablerade i Sverige. Om fordon och förare tillåts lämna en vägkontroll utan att betala förskott kommer det bli svårt att inhämta tillräcklig information för att verifiera att alla förutsättningar för beslut om en sanktionsavgift är uppfyllda. Om ett förskott för en sanktionsavgift är betald kan det antas att transportföretaget i fråga kommer att vara mer benäget att lämna sådan information. Det förtjänar att påpekas att det här finns en skillnad mellan utstationering på vägtransportområdet och de flesta andra utstationeringssituationer på så sätt att det i andra fall ofta finns en plats där det aktuella arbetet utförs under en längre tid. I de fallen finns större möjligheter att upprätthålla en kontakt med en arbetsgivare

som misstänks ha brustit i sina skyldigheter. Vidare saknas tillräckliga möjligheter att driva in sanktionsavgift när transportföretaget är etablerat i utlandet. Mot denna bakgrund finns skäl för att införa förskottsinstitutet även i fråga om sanktionsavgifter som ska beslutas när ett transportföretag inte uppfyllt skyldigheten att tillhandahålla en kopia av utstationeringsdeklarationen vid en vägkontroll.

För att det ska vara rimligt att låta tjänstemän i Polismyndigheten och Tullverket fatta beslut om förskott om en utstationeringsdeklaration inte kan visas upp bör de avvägningar och bedömningar som behöver göras vara enkla och entydiga. Av det skälet bör beslut om förskott endast avse situationer där regleringen förtydligat att utstationering ska anses föreligga, det vill säga vid inrikestransporter som utförs av utlands-etablerade transportföretag. Även om bedömningen i dessa fall av om en sanktionsavgift ska påföras och förskott ska beslutas bör vara av enkel karaktär, kan det inte uteslutas att det kan uppstå situationer där det föreligger osäkerheter. Om det finns särskilda skäl får en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman därför avstå från att fatta ett beslut om förskott.

Ett beslut om förskott bör gälla tills det har betalats eller, om sanktionsavgift slutligt påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats. Ett förskott som har beslutats av en polisman eller bilinspektör föreslås betalas till Polismyndigheten. Ett förskott som har beslutats av en tulltjänsteman bör betalas till Tullverket.

Hindrande av fortsatt färd

Ett väsentligt moment i samband med sådana beslut om förskott som fattas i dag är att kontrolltjänstemannen kan förbjuda fordonets fortsatta färd om förskottet inte betalas omedelbart. Det gör att benägenheten att betala ett förskott ofta blir större än vad som annars skulle vara fallet. Polismannen, bilinspektören eller tulltjänstemannen bör besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden om ett förskott inte betalas omedelbart. En polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman bör kunna avstå från att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.

Beslut om förskott och att färden inte får fortsätta ska underställas Transportstyrelsen

Det faktum att ett beslut om förskott i dag direkt överprövas är en viktig rättssäkerhetsaspekt. Samma ordning bör gälla för beslut om förskott för sanktionsavgift i fråga om utstationeringsdeklarationer och beslut att färden inte får fortsätta när sådant förskott inte betalas.

En sådan överprövning skulle kunna ske antingen hos Arbetsmiljöverket eller hos Transportstyrelsen. Arbetsmiljöverket är den myndighet som har kunskap om utstationeringsfrågor och därmed har bäst förutsättningar att bedöma om utstationeringssituationer föreligger eller inte. Arbetsmiljöverket har dock i dag inte någon verksamhet som hanterar frågor om förskott för sanktionsavgift.

Mot bakgrund av att det redan i dag finns en ordning på yrkestrafikområdet med beslut om förskott för sanktionsavgift och förbud mot att fortsätta färden som ska överprövas av Transportstyrelsen finns det utarbetade rutiner för kontakter mellan Polismyndigheten och Tullverket

å ena sidan och Transportstyrelsen å den andra, även under kvällar och helger. Ytterst är det förstås en fråga för den berörda myndigheten att själv avgöra hur den organiserar sin verksamhet, men det förefaller rimligt att den ordning för överprövning av beslut fattade i samband med vägkontroller som Transportstyrelsen redan har skulle kunna användas för att även sköta överprövningar av förskottsbeslut i fråga om utstationeringsdeklarationer. Det skulle i så fall betyda att nödvändiga resursförstärkningar blir mindre än om en helt ny jourverksamhet skulle byggas upp i Arbetsmiljöverket.

Ett annat argument för att ge uppdraget till Transportstyrelsen är att det skulle underlätta för tull och polis att inte behöva upprätta ytterligare en kontaktyta i samband med vägkontroller. Det innebär rimligen en mindre tidsåtgång från beslut om förskott tills en överprövning kommer till stånd, vilket skulle vara till fördel även för berörda transportföretag och förare.

Ett ytterligare skäl för att ge uppdraget till Transportstyrelsen är att de bedömningar som ska göras avser inte bara om en utstationeringssituation råder utan även enligt vilka regler om marknadstillträde transporten utförs. Medan den första delen snarast ligger inom Arbetsmiljöverkets kompetens så hör den andra delen snarast till Transportstyrelsens ansvarsområde. Av det följer att antingen behöver kompetens avseende bedömningar om marknadstillträde inom vägtransportområdet utvecklas i Arbetsmiljöverket eller så behöver kompetensutveckling komma till stånd i fråga om utstationeringsreglerna i Transportstyrelsen. Mot bakgrund av att de praktiska och organisatoriska förutsättningarna bedöms vara bättre vid Transportstyrelsen bör uppgiften ges till Transportstyrelsen.

Liksom i fråga om övriga fall där beslut om förskott och att färden inte får fortsätta fattas ska besluten underställas Transportstyrelsens bedömning skyndsamt. Transportstyrelsen ska då omedelbart pröva om besluten ska bestå. Transportstyrelsen får vid sin handläggning helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften samt upphäva beslut om att färden inte får fortsätta om det finns synnerliga skäl för det.

Regleringen av förskott, förbud mot fortsatt färd och handläggningen av ärendet om sanktionsavgift placeras lämpligen i förordning. Bemyndigandet till regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter som föreslås i avsnitt 7.11.4 kan avse även nu aktuella regler.

Fordonet får klampas om förskottet inte betalas

I lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd finns bestämmelser om att viss egendom med anknytning till fordonet eller transporten får omhändertas eller att fordonet får låsas fast, klampas, i vissa fall. Sådana åtgärder får bl.a. vidtas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift. Omhändertagande eller klampning får ske när det enligt olika regelverk på yrkestrafikområdet har fattats beslut om förbud mot fortsatt färd för att säkerställa betalning av ett förskott för sanktionsavgift.

För att säkerställa betalning av det förskott som beslutas vid vägkontrollen bör omhändertagande eller klampning enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd få vidtas även i detta fall. I likhet med vad som är fallet vid omhändertagande eller klampning som enligt lagen får vidtas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgifter på övriga områden, bör åtgärden upphöra så snart det inte längre finns skäl

för den, dvs. när förskottet betalas. Åtgärden bör dock inte få bestå under längre tid än 36 timmar. För en utförligare redogörelse för vad som gäller enligt lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, se prop. 2013/14:256 och prop. 2017/18:198.

7.11.6 Den fortsatta handläggningen av ärendet om sanktionsavgift

Promemorians förslag: Frågor om påförande av sanktionsavgift ska prövas av Transportstyrelsen. Arbetsmiljöverket ska bistå i denna prövning. Innan Transportstyrelsen fattar beslut om sanktionsavgift ska transportföretaget ges tillfälle att yttra sig.

Avgiften ska få sättas ned helt eller delvis om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgiften. Om det inte påförs någon sanktionsavgift, eller om avgiften sätts ned helt eller delvis, ska det överskjutande beloppet av betalat förskott återbetalas.

Sanktionsavgifter ska betalas inom trettio dagar efter det att beslutet har fått laga kraft eller den längre tid som anges i beslutet. När ett beslut om sanktionsavgift har fått laga kraft ska det få verkställas enligt utsökningsbalken. Sanktionsavgifter ska betalas till Transportstyrelsen. Avgiften tillfaller staten.

Om ett transportföretag ska påföras sanktionsavgift när en kopia av utstationeringsdeklarationen inte kan visas upp vid en vägkontroll och det inte fattas beslut om förskott, ska Polismyndigheten och Tullverket underrätta Transportstyrelsen om det.

Skälen för förslaget

Transportstyrelsen ska fatta beslut med hjälp av Arbetsmiljöverket

En fråga är vilken myndighet som ska svara för den fortsatta handläggningen av ärendet om sanktionsavgift. Mot bakgrund av att Arbetsmiljöverket är den myndighet som prövar om en sanktionsavgift ska tas ut enligt de befintliga reglerna i utstationeringslagen finns det fördelar med att den myndigheten också ska handlägga besluten om sanktionsavgift i nu aktuella fall. Även om de flesta fall förutses bli relativt enkla att avgöra, givet de förslag som lämnats ovan, kommer även mer komplicerade fall att behöva avgöras. Den komplexiteten kommer troligtvis oftare att gälla faktorer som anställningsförhållanden än vilket slag av transport som har utförts. När det kommer till mer komplicerade fall så kommer den typ av kompetens som finns i Arbetsmiljöverket därmed vara viktig.

Det bör emellertid vara samma myndighet som överprövar beslut om förskott som i nästa steg handlägger ärendet om sanktionsavgift slutligt ska påföras. Att tillämpa en form av instansordning för påförande av sanktionsavgift som innefattar beslut eller prövningar av tre olika myndigheter skulle vara svår att förstå för utomstående och då inte minst berörda transportföretag. Av det följer att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att även fatta beslut om sanktionsavgifter.

Samtidigt är det Arbetsmiljöverket som har bäst förutsättningar att avgöra om de allmänna förutsättningarna avseende bl.a. anställningsförhållanden mellan arbetsgivare och förare och om förarna vanligen arbetar i ett annat land än Sverige är uppfyllda. Av det skälet är det av stor vikt att Transportstyrelsen kan ta hjälp av Arbetsmiljöverket i dessa bedömningar. Om Transportstyrelsen bedömer att den kan handlägga enskilda fall utan Arbetsmiljöverkets bistånd, bör Transportstyrelsen kunna fatta beslut ändå. Arbetsmiljöverket bör dock alltid bistå i handläggningen om Transportstyrelsen begär det.

Transportstyrelsen ska underrättas i fall där förskott inte beslutas

I promemorian föreslås att all utstationering av förare i utlandsetablerade transportföretag ska omfattas av de särskilda administrativa bestämmelserna. Det betyder att skyldigheten att lämna in en utstationeringsdeklaration ska gälla i samtliga sådana fall av utstationering. I dessa fall ska även en sanktionsavgift beslutas om en kopia av deklarationen inte kan visas upp vid en vägkontroll.

Förskott för sanktionsavgift ska endast beslutas när det är fråga om inrikestransporter som utförs av utlandsetablerade transportföretag, det vill säga vid sådana situationer där det förtydligats att utstationering ska anses föreligga. Det betyder att förskott för sanktionsavgift inte ska beslutas när det är fråga om situationer där föraren utför en internationell transport, som inte omfattas av undantagen från utstationering. Föreligger en sådan utstationeringssituation bör Polismyndigheten respektive Tullverket underrätta Transportstyrelsen om detta. Även i de fall förskott ska beslutas, dvs. när det är fråga om inrikestransporter, men där en polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman avstår från att fatta ett sådant beslut bör Polismyndigheten eller Tullverket underrätta Transportstyrelsen om detta. Transportstyrelsen får därefter handlägga sådana ärenden vidare och befogat fatta beslut om sanktionsavgift. Vid underrättelser till Transportstyrelsen bör Polismyndigheten och Tullverket samtidigt lämna sådan information om överträdelsen som är av betydelse för frågan om huruvida en sanktionsavgift ska påföras.

Närmare om den fortsatta handläggningen

Transportföretaget bör ges möjlighet att yttra sig innan sanktionsavgift påförs. Om det framkommer omständigheter i handläggningen av ärendet som innebär att överträdelsen bedöms som ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgiften bör Transportstyrelsen få besluta om att avgiften sätts ned helt eller delvis. I de fall ett förskott för sanktionsavgiften har betalats, ska då det överskjutande beloppet av förskottet återbetalas. Om betalning inte redan har skett genom att förskott erlagts bör sanktionsavgiften betalas inom trettio dagar efter det att beslutet om sanktionsavgift har fått laga kraft eller den längre tid som anges i beslutet. Sanktionsavgifter bör betalas till Transportstyrelsen och ska tillfalla staten.

Om sanktionsavgiften påförs transportföretaget men inbetalning inte sker, bör beslutet om sanktionsavgift kunna verkställas när det fått laga kraft. Beslutet bör alltså gälla som en exekutionstitel.

7.11.7 En tillsynsstrategi ska utarbetas

Promemorians förslag: Transportstyrelsen ska utarbeta en tillsynsstrategi som gäller kontroll av de särskilda bestämmelserna om anmälan och kontroll av utstationering på vägtransportområdet.

Promemorians förslag: Medlemsstaterna ska säkerställa att en enhetlig nationell strategi för tillsyn tillämpas inom deras territorium när det gäller utstationering inom vägtransportsektorn (artikel 6). Strategin ska främst inriktas på sådana företag som har ett högt riskvärde.

Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en tillsynstrategi för de väg- och företagskontroller som utförs för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om kör- och vilotider samt färdskrivare (7 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.). Mot den bakgrunden bör Transportstyrelsen även ansvara för att utarbeta en tillsynsstrategi för kontroll av cabotagetransporter och bestämmelserna om vägarbetstid (avsnitt 4.2 och 6.2). Med tanke på att Transportstyrelsen också kommer att ha en viktig roll i fråga om kontroller av utstationering av förare på vägtransportområdet är det lämpligt att Transportstyrelsen får ansvar för att ta fram en tillsynsstrategi också på detta område. Eftersom Polismyndigheten och Tullverket föreslås utföra kontroller på väg av att bestämmelserna följs bör dessa myndigheter ges tillfälle att yttra sig vid framtagandet av tillsynstrategin. Eftersom Arbetsmiljöverket alltså bör utöva tillsyn över kraven på att utstationering till svenska transportföretag och till företag som utför transporter i egen regi anmäls och ansvarar för tillsynen av arbetsmiljön i samband med en utstationering bör även Arbetsmiljöverket ges tillfälle att yttra sig när strategin tas fram.

7.11.8 Om fördelning av roller och ansvar mellan arbetsmarknadens parter och svenska myndigheter

Promemorians bedömning: Ansvarsfördelningen mellan svenska myndigheter och arbetsmarknadens parter bör i huvudsak vara densamma när det gäller utstationering av förare där de särskilda administrativa kraven och kontrollåtgärderna tillämpas som i fråga om utstationering till svenska transportföretag och företag som utför transporter i egen regi.

Skälen för bedömningen: Den svenska arbetsmarknadsmodellen innebär att det är arbetsmarknadens parter som ansvarar för lönebildningen. Den sker i princip utan inblandning från statsmakternas sida. Tyngdpunkten i regleringen ligger i kollektivavtal, som träffas mellan parterna.

På vissa områden regleras arbets- och anställningsvillkor i lag. Det gäller exempelvis villkoren för arbetstid, semester och annan ledighet. Sådan lag är emellertid till stor del dispositiv genom att den kan frångås genom kollektivavtal.

Rätten att vidta fackliga stridsåtgärder skyddas av regeringsformen. Denna grundläggande rättighet kan begränsas genom lag eller avtal. I lag

begränsas rätten framför allt av fredspliktsreglerna i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

De förslag som lämnas i denna promemoria bedöms inte påverka dessa grundläggande förutsättningar. Vissa av de bestämmelser som föreslås kommer dock leda till inskränkningar i de åtgärder de fackliga organisationerna annars kan vidta. I vissa fall kommer man även att behöva välja andra tillvägagångssätt för sina åtgärder. Exempelvis kommer det inte att finnas någon skyldighet för berörda arbetsgivare att utse en kontaktperson i Sverige, vilket kommer att försvåra möjligheten för dialog och förhandlingar mellan fackliga organisationer och arbetsgivare som utstationerar arbetstagare till Sverige.

Det kan förutses att de nya bestämmelser som föreslås i fråga om krav på att lämna in en utstationeringsdeklaration och om sanktionsavgift när ett transportföretag vid en vägkontroll inte kan visa en kopia av en inlämnad deklaration kommer att bidra till att fler arbetsgivare än i dag anmäler förare som utstationerade i Sverige. Det kan förväntas leda till att de fackliga organisationernas möjligheter att komma i kontakt med sådana arbetsgivare avsevärt kommer att förbättras.

7.11.9 Skyldighet att ge in dokumentation efter en utstationering

Promemorians förslag: Arbetsgivaren ska, efter utstationeringsperioden, på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in

- bevis på vilka slag av transporter som berörda förare utfört under utstationeringsperioden,
- färdskrivardata, och
- handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidsrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar.

Arbetsmiljöverket ska skicka en begäran om att arbetsgivaren ska ge in den aktuella informationen, om en förfrågan om detta framställs av en svensk arbetstagarorganisation eller av Transportstyrelsen.

Dokumentationen ska lämnas in via det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI) inom åtta veckor från begäran.

Regeringen ska få meddela ytterligare föreskrifter om inlämning av dokumentation.

Skälen för förslaget: En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal med en svensk arbetstagarorganisation ska enligt utstationeringslagen på begäran av organisationen tillhandahålla viss information. Informationen i fråga avser handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidsrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt översättning av handlingarna till svenska eller engelska, om handlingarna är skrivna på något annat språk (22 §). Mot bakgrund av att en sådan bestämmelse saknar motsvarighet i de krav som medlemsstaterna får ställa med stöd i artikel 1.11 i lex specialis ska detta inte gälla för arbetstagare som omfattas av de särskilda bestämmelserna för vägtransporter. Det kan dock konstateras att artikel 1.11 c ger medlemsstaterna en möjlighet att kräva att transportföretaget på begäran av en behörig

myndighet i värdmedlemsstaten ska lämna in viss dokumentation efter en utstationeringsperiod. Detta kan avse kopior av de handlingar som kan krävas vid en vägkontroll, dvs. bevis på vilka slag av transporter en förare utfört och färdskrivardata. Men medlemsstaten kan också kräva att dokumentation om lön, anställningsavtal eller likvärdig handling, tidrapporter och betalningsbevis lämnas in. Denna dokumentation motsvarar i stort de handlingar som ska lämnas enligt utstationeringslagen. Den aktuella bestämmelsen i lex specialis ger därmed en möjlighet att åtminstone delvis tillgodose svenska arbetstagarorganisationers behov att få tillgång till information från enskilda arbetsgivare efter en utstationeringsperiod.

För att bl.a. göra det möjligt för arbetstagarorganisationerna att kontrollera att villkoren vid utstationering är uppfyllda bör det införas krav på att arbetsgivaren efter utstationeringsperioden tillhandahåller den dokumentation som anges ovan. Arbetsmiljöverket bör kräva att arbetsgivaren ger in den aktuella dokumentationen. Arbetsmiljöverket ska skicka en sådan begäran till arbetsgivaren om en arbetstagarorganisation begär att få ta del av dokumentationen i fråga. Någon möjlighet att kräva att arbetsgivaren ska tillhandahålla översättningar av de aktuella handlingarna finns dock inte. Enligt lex specialis ska även kopior på bevis avseende transporter och färdskrivardata översändas på begäran.

Den dokumentation som arbetsgivaren ska vara skyldig att lämna in innehåller personuppgifter. Skyldigheten för arbetsgivaren att ge in dokumentationen utgör en rättslig förpliktelse enligt artikel 6.1 c i EU:s dataskyddsförordning och skyldigheten är genom förslagen fastställd i nationell rätt. Regeringen har i tidigare bedömt att skyldigheten i 22 § utstationeringslagen för en arbetsgivare att tillhandahålla motsvarande handlingar är förenlig med dataskyddsregleringen (jfr prop. 2016/17:107 s. 97 f. och prop. 2019/20:150 s. 95 f.). Samma bedömning görs i fråga om den personuppgiftsbehandling som följer av den nu föreslagna förpliktelsen.

I den utsträckning arbetsgivaren inte är densamma som transportföretaget, måste arbetsgivaren kontakta transportföretaget för att få sådana handlingar. Dessa handlingar behövs huvudsakligen för att avgöra om en utstationeringssituation har förelegat eller inte. Informationen kan därför bl.a. behövas av Transportstyrelsen. Arbetsmiljöverket ska därför även skicka en sådan begäran om Transportstyrelsen efterfrågar sådan dokumentation.

Dokumentationen ska skickas via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI senast åtta veckor från dagen för begäran. Bestämmelser som återspeglar detta bör införas i svensk rätt. Kommissionen ska genom en genomförandeakt specificera funktionerna hos det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI. Arbetsmiljöverket bör få meddela föreskrifter om att inlämning av utstationeringsdeklaration och dokumentation får ske på annat sätt för det fall gränssnittet för IMI inte tillåter inmatning av särskilda uppgifter för en arbetsgivare som inte också är ansvarigt transportföretag. Regeringen bör bemyndigas att meddela föreskrifter om inlämning av den dokumentation som nu är i fråga.

7.11.10 Beställansvar

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.

Skälen för förslaget

Gällande bestämmelser i utstationeringslagen om ansvar för mottagare av utstationeringstjänster kan inte tillämpas men...

Enligt utstationeringslagen ska en arbetsgivare lämna dokumentation till den som mottar tjänsterna i Sverige som visar att en anmälan om utstationering har gjorts (30 §). Om en mottagare av en tjänst som inbegriper utstationering inte får sådan dokumentation, ska denne underrätta Arbetsmiljöverket om det senast tre dagar efter det att arbetet har påbörjats (31 §). Om tjänstemottagaren inte lämnar en sådan under rättelse, ska en sanktionsavgift tas ut. Lex specialis innebär att en skyldighet som motsvarar den som gäller utstationeringslagen inte kan åläggas det transportföretag som utstationerar en förare enligt tjänst-avtalsfallet. Mot den bakgrunden ska de aktuella bestämmelserna i utstationeringslagen inte gälla när en förare utstationeras till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag etablerat i ett annat land (se avsnitt 7.10).

...sanktioner mot beställare av transporttjänster där reglerna inte följts måste införas

Lex specialis ställer krav på medlemsstaterna att fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer för bristande efterlevnad av nationella bestämmelser om utstationering inom vägtransportsektorn. Direktivet kräver med andra ord att medlemsstaterna ska ställa krav även på dem som drar nytta av det arbete som utförs av utstationerade förare, vid sidan av de krav som ställs på transportföretag som utstationerar förare.

Beställaransvaret inom yrkestrafiken

Yrkestrafiklagen och förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) innehåller straffrättsliga regler om beställaransvar. I fråga om yrkestrafiklagen innebär reglerna att om yrkesmässig trafik har bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år. Förordningen om internationella vägtransporter inom EES innehåller liknande bestämmelser i fråga om cabotage transporter. Detta innebär alltså att inte bara den som har utfört en olaglig transport kan hållas ansvarigt för detta, utan även den som beställt transporten i fråga.

Reglerna skärptes 2018 i två avseenden. Det skedde genom att den krets som alls kan hållas ansvarig om en transport skett utan rätt tillstånd utvidgades till att omfatta alla som har beställt den aktuella transporten. Vidare skedde det genom att den beställare som sluter avtal direkt med trafikutövaren nu är skyldig att kontrollera att transporten sker med stöd av rätt tillstånd. Endast yrkesmässiga beställare kan dömas till ansvar i dessa fall (prop. 2017/18:209).

Beställaransvar även vid utstationering

Mot bakgrund av kravet i lex specialis bör det införas ett beställaransvar även i fråga om utstationering inom vägtransportsektorn. Bestämmelserna om anmälningsskyldighet i utstationeringslagen syftar till att öka incitamentet att anmäla utstationeringar. För att skapa ett sådant incitament även i fråga om utstationeringar som omfattas av de särskilda reglerna på vägtransportområdet ter det sig därför naturligt att också koppla ansvaret för beställaren till kravet på att ge in en utstationeringsdeklaration. Att öka incitamenten att ge in en utstationeringsdeklaration bedöms leda till att fler utstationerade förare registreras och att arbetstagarorganisationerna därmed får tillgång till uppgifter som möjliggör en bättre övervakning av löne- och anställningsvillkor för dessa förare. Även svenska myndigheters kontakter med utländska arbetsgivare underlättas om de uppgifter Arbetsmiljöverket registrerar ger en mer korrekt bild av de utstationeringar av förare som faktiskt sker.

Ansvar i alla led

I likhet med vad som är fallet för beställaransvaret på yrkestrafikområdet får det anses vara väsentligt att förmå de som köper transporttjänster att anlita företag som följer reglerna på området. Det bör alltså skapas en ökad medvetenhet hos transportköpare i alla led att en beställning kan medföra att transporten utförs av en utstationerad förare och att ett sådant förhållande ska anmälas till Arbetsmiljöverket. I likhet med beställaransvaret på yrkestrafikområdet bör regleringen därför utformas så att ansvaret omfattar alla beställare i en kedja enligt den modell som infördes inom yrkestrafiken 2018, oaktat om transporten har beställts direkt av transportföretaget eller genom någon form av mellanhand.

I förhållande till det beställaransvar som redan finns på yrkestrafikområdet kan det dock påtalas att det finns vissa skillnader mellan den situation en beställare står inför när det gäller om en transport kommer att utföras med de tillstånd som krävs jämfört med om en transport kommer

att utföras av en korrekt deklarerad utstationerad förare. I fråga om utstationering kan det nämligen antas vara svårare för en beställare att ta reda på de faktiska omständigheterna vid det tillfälle då en transport beställs. Det kan till exempel vara fråga om att en transport beställs en tid innan en berörd förare anländer till Sverige, dvs. innan en utstationering inleds. Vidare kan det vara så att ett transportföretag först i ett sent skede fördelar en körning till en specifik förare. Det kan alltså vara så att det först i samband med att transporten inleds står klart om den förare som ska utföra en – eventuellt sedan länge – beställd transport utstationeras eller inte. Mot denna bakgrund bör ett beställaransvar i fråga om utstationering utformas så att det 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.

Undersökningsplikt bör gälla för den beställare som ingår avtalet med trafikutövaren...

Inom yrkestrafikområdet föreskrivs en skyldighet för den som beställer en transport av trafikutövaren, dvs. den som ingår avtalet med det transportföretag som faktiskt utför transporten, att kontrollera att transporten sker med stöd av rätt tillstånd. Även i fråga om utstationeringar skulle det vara värdefullt att ålägga en sådan beställare att aktivt kontrollera om en utstationeringsdeklaration lämnas. Att införa ett sådant krav skulle sannolikt leda till att utstationerande arbetsgivare och transportföretag i större utsträckning skulle få frågor från beställare om de förare som utför aktuella transporter är utstationerade eller inte. Transportföretag och arbetsgivare skulle troligen också få uppmaningar av beställarna att i förekommande fall ge in utstationeringsdeklarationer. Ett krav på den beställare som ingår avtalet med vägtransportföretaget att aktivt undersöka faktiska omständigheter kring utstationering skulle därmed troligen ytterligare öka incitamenten att lämna in utstationeringsdeklarationer till Arbetsmiljöverket.

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 försäkran 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.

....men bara i fråga om inrikestransporter

En fråga är om det är rimligt att kräva av en beställare ska kunna avgöra om den transport som beställs kan antas utgöra en utstationeringssituation. Gränsdragningen mellan de förare som ska och inte ska undantas från utstationering i vissa situationer kommer att vara komplicerad. Av det skälet bör en undersökningsplikt inskränkas till beställningar av sådana inrikes transporter utförda av utlandsetablerade transportföretag där utstationering ska anses föreligga. På så sätt kommer det att vara förhållandevis enkelt för en beställare att veta eller åtminstone ha starka skäl att misstänka att en utstationeringssituation kommer att föreligga. I praktiken kommer sannolikheten för att en förare är utstationerad givet dessa omständigheter att vara hög.

Ansvaret bör vara straffrättsligt och träffa den som yrkesmässigt beställt transporten

Beställaransvaret i yrkestrafiklagen är straffrättsligt sanktionerat. Ett sådant ansvar bedöms vara lämpligt även i detta fall med samma straffsats som gäller enligt yrkestrafiklagen. Det innebär att den som döms till ansvar bör dömas till böter eller fängelse i högst ett år. I likhet med beställaransvaren på yrkestrafikområdet bör vidare enbart den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt en transport omfattas av ansvaret.

Om tjänstemottagare och beställare

Den underrättelseskyldighet som följer av utstationeringslagen avser den som är tjänstemottagare. Som framgår av förarbetena till den bestämmelsen kan en tjänstemottagare vara den som ingår ett avtal direkt med en arbetsgivare om en tjänst. En tjänstemottagare kan dock även vara det företag som tar emot en arbetstagare inom en koncern eller det användarföretag som är etablerat eller bedriver verksamhet i Sverige och som tar emot en arbetstagare. Underrättelseskyldigheten gäller alltså mottagaren av tjänsten i alla tre typer av utstationering som omfattas av utstationeringslagen (prop. 2019/20:150 s. 121).

Det är viktigt att understryka att de beställare som kan hållas ansvariga enligt de förslag som lämnas här inte alltid kommer att vara tjänstemottagare enligt ovan. I tjänsteavtalsfallet kommer beställaren att även vara tjänstemottagare. I det fallet kommer transportföretaget att vara både arbetsgivaren och den part som sluter avtal om en transport, t.ex. med

en speditör. Men även i koncern- och uthyrningsfallen kommer beställaransvaret att åligga den som beställer en transport av ett transportföretag, trots att det då inte kommer att handla om ett avtal med förarens arbetsgivare. Något beställaransvar för det transportföretag som använder en utstationerad förare från samma koncern eller som hyr in en förare från ett bemanningsföretag föreslås inte gälla. Enligt förslaget har transportföretaget en skyldighet att visa upp kopia av utstationeringsdeklarationen vid en vägkontroll. Det transportföretag som inte visar upp en sådan kopia ska påföras en sanktionsavgift.

7.12 Två tänkbara alternativ – ett direktivnära genomförande

Författningstext och författningskommentar till de alternativa förslagen i detta avsnitt finns i bilagan till denna promemoria.

7.12.1 Ett tänkbart alternativ – utstationering ska anses föreligga enbart vid cabotagetransporter enligt tjänsteavtalsfallet

Promemorians förslag: Som alternativ till att förtydliga att utstationering anses föreligga vid samtliga transporter av utlands-etablerade transportföretag inom Sveriges gränser kan förtydligandet endast omfatta cabotagetransporter enligt tjänsteavtalsfallet.

Skälen för förslaget

Ett direktivnära genomförande

Enligt lex specialis ska en förare som utför cabotagetransporter av gods eller passagerare i enlighet med tjänsteavtalsfallet anses vara utstationerad. Av de skäl som framgår ovan bör det dock klargöras att utstationering anses föreligga vid samtliga inrikestransporter i Sverige utförda av utlandsetablerade transportföretag. Ett sådant förslag bedöms vara förenligt med EU-rätten, men det förtjänar att understrykas att ett det går utöver den aktuella bestämmelsen i lex specialis i två avseenden. Dels omfattar den även koncern- och uthyrningsfallen, dels omfattar den även inrikes kombitransporter, samt sådana inrikes transporter som inte är kombitransporter och utförs i strid mot reglerna om cabotage.

Ett alternativ till huvudförslaget är att enbart ta sikte på cabotagetransporter enligt tjänsteavtalsfallet. Det skulle alltså innebära att regleringen enbart skulle klargöra att utstationering ska anses föreligga för förare som utför cabotagetransporter, så som de definieras i EU:s gods- respektive bussförordningar. Bedömningen är att huvudförslaget överensstämmer med målsättningarna för utstationeringsdirektivet och lex specialis och att det är förenligt med unionsrätten. Det kan ändå finnas skäl att – i syfte att ha ett så komplett underlag som möjligt för det fortsatta lagstiftningsarbetet – överväga en alternativ reglering som på ett närmare sätt genomför aktuella bestämmelser i lex specialis.

Det finns nackdelar med det alternativa förslaget. En sådan reglering kan t.ex. skapa osäkerhet i fråga om vad som gäller vid andra, liknande, transportupplägg och vid andra utstationeringsituationer än tjänsteavtalsfallet. Ytterligare en nackdel med en sådan reglering är att det kan bli otydligt vad som gäller om den transport som utförs sker i strid med bestämmelserna om marknadstillträde i EU:s gods- respektive bussförordningar. En inte obetydlig fara för motsatstolkningar kan uppstå, dvs. att regleringen kan uppfattas innebära att nu nämnda situationer inte skulle utgöra utstationering.

Några konsekvenser av ett alternativt förslag

En konsekvens av att enbart cabotagetransporter enligt tjänsteavtalsfallet ska anses utgöra utstationering är att det inte bedöms vara lämpligt att låta polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman fatta självständiga beslut om förskott om en kopia på en utstationeringsdeklaration inte kan visas upp vid en vägkontroll. Av det följer även att förslaget om hindrande av fortsatt färd inte bedöms som lämpligt att genomföra (jfr avsnitt 7.11.5). Orsaken till det är att de bedömningar som då behöver göras vid en vägkontroll blir mer komplicerade än med huvudförslaget. Den ökade komplexiteten skulle främst ligga i att det behöver avgöras om en utstationering sker enligt tjänsteavtalsfallet eller inte.

Polismyndigheten och Tullverket bör även med detta alternativa förslag ges i uppgift att vid en vägkontroll kontrollera att det utlandsetablerade transportföretaget kan visa upp en utstationeringsdeklaration. Om så inte är fallet bör dessa myndigheter vara skyldiga att underrätta Arbetsmiljöverket om de bedömer att en sanktionsavgift ska påföras det utlandsetablerade transportföretaget.

Det bärande argumentet i huvudförslaget för att ge Transportstyrelsen uppdrag att handlägga sanktionsavgifter är att det bedöms vara den bäst lämpade myndigheten att svara för överprövning av beslut om förskott och hindrande av fortsatt färd. Om några sådana beslut inte kommer att fattas bedöms det i stället mer ändamålsenligt att låta Arbetsmiljöverket sköta handläggningen även av sanktionsavgifter kopplade till utstationeringsdeklarationer enligt samma princip som gäller vid utebliven anmälan om utstationering. Arbetsmiljöverket bör i så fall kunna besluta om en sanktionsavgift om en utstationeringsdeklaration inte kan visas upp vid en vägkontroll. Arbetsmiljöverket bör då även vara den myndighet som ansvarar för att en tillsynsstrategi tas fram och att Polismyndigheten, Tullverket och Transportstyrelsen får en möjlighet att yttra sig i det arbetet.

En annan konsekvens av det alternativa förslaget är att den undersökningsplikt i beställaransvaret för inrikestransporter som föreslås i avsnitt 7.11.10 inte skulle framstå som lämplig. Det skulle inte framstå som proportionerligt att förutsätta att en beställare av en transport ska kunna veta eller ta reda på om en förare är utstationerad enligt tjänsteavtalsfallet eller inte. Det bedöms dock fortsatt ändamålsenligt att beställaransvaret som sådant fortsatt ska gälla, dvs. det är bara undersökningsplikten som tas bort i det alternativa förslaget.

Det som föreslås i avsnitt 7.11 om skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration, skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll, sanktionsavgift, om fördelning av roller och ansvar mellan

arbetsmarknadens parter och svenska myndigheter, skyldighet att ge in dokumentation efter en utstationering och ömsesidigt bistånd bedöms fortsatt som lämpliga att tillämpas med det alternativa förslaget. Transportstyrelsen har tillsynsansvar över reglerna om vägarbetstid som gäller för utstationerade förare. Transportstyrelsen bör därför kunna begära att Arbetsmiljöverket via IMI begär in dokumentation från arbetsgivaren. För att Transportstyrelsen ska veta vilka förare som är utstationerade till Sverige bör myndigheten även utses till behörig myndighet i IMI.

7.12.2 Ett tänkbart alternativ – de särskilda administrativa bestämmelserna ska enbart gälla i tjänsteavtalsfallet.

Promemorians förslag: En arbetsgivare för egen räkning och under egen ledning sänder en förare till Sverige enligt avtal som arbetsgivaren har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna ska

– senast vid utstationeringens början ge in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket,

– säkerställa att en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll får ta del av en kopia av utstationeringsdeklarationen, bevis avseende alla transporter av betydelse för att bedöma om en utstationering föreligger eller inte, och färdskrivardata,

– efter utstationeringsperioden, på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in bevis om transporter, färdskrivardata och handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar.

En sanktionsavgift på 60 000 kronor ska tas ut om arbetsgivaren överträtt skyldigheten att säkerställa att en kopia av utstationeringsdeklarationen ska kunna visas upp vid en vägkontroll. Sanktionsavgift ska tas ut även om överträdelsen inte skett uppsåtligt eller av oaktsamhet.

Polismyndigheten och Tullverket ska underrätta Arbetsmiljöverket om en kopia av utstationeringsdeklarationen inte visats upp vid en vägkontroll trots att sådan skyldighet bedöms föreligga.

Frågor om påförande av sanktionsavgift ska prövas av Arbetsmiljöverket.

Arbetsmiljöverket ska utarbeta en tillsynsstrategi som gäller kontroll av de särskilda bestämmelserna om anmälan och kontroll av utstationering på vägtransportområdet.

Skälen för förslaget

Administrativa bestämmelser i tjänsteavtalsfallet

I avsnitt 7.12.1 redogjordes för ett alternativt och mer direktivnära förslag med avseende på vilka typer av transporter som ska anses utgöra utstationering. De administrativa bestämmelserna i lex specialis omfattar, liksom direktivets övriga delar, endast tjänsteavtalsfallet. För att skapa regler som sammantaget både är enklare att följa och kontrollera föreslås

dock att de särskilda administrativa reglerna ska omfatta all utstationering som sker genom yrkesmässiga transporter som utförs i, till eller från Sverige av utlandsetablerade transportföretag.

De ordinarie utstationeringsbestämmelser om bl.a. att en arbetsgivare som utstationerar en arbetstagare till Sverige ska ha en kontaktperson i Sverige och att arbetsgivaren på begäran av en arbetstagarorganisation ska utse en företrädare som har behörighet att för arbetsgivarens räkning förhandla om och sluta kollektivavtal är viktiga för att den svenska arbetsmarknadsmodellen ska fungera. Vid ett direktivnära genomförande är det enbart i samband med tjänsteavtalsfallet som dessa regler inte är tillämpliga. En tydlig fördel med det alternativa förslaget är alltså att fler av de arbetsgivare som utstationerar förare till Sverige fortsatt kommer att vara tvungna att utse en kontaktperson i Sverige och på begäran av en arbetstagarorganisation utse en företrädare som har behörighet att förhandla om och sluta kollektivavtal än vad som följer av huvudförslaget.

Ett mer direktivnära alternativ skulle innebära att det endast är när en arbetsgivare (transportföretag) utstationerar en arbetstagare till Sverige enligt tjänsteavtalsfallet som en utstationeringsdeklaration ska lämnas in. Vid alla andra vägtransporter skulle de ordinarie administrativa bestämmelserna i utstationeringslagen gälla. Det innebär att arbetsgivaren i tjänsteavtalsfallet ska säkerställa att en förare vid en vägkontroll kan visa upp en kopia på inlämnad utstationeringsdeklaration, färdskrivardata och bevis på de transporter som utförs eller har utförts. Det är även enbart i tjänsteavtalsfallet som beställansvaret skulle vara tillämpligt.

Arbetsgivaren ska i tjänsteavtalsfallet efter utstationeringsperioden, på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in bevis på vilka slags transporter berörda förare utfört under utstationeringsperioden, färdskrivardata, och handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar. Arbetsmiljöverket ska skicka en begäran om att arbetsgivaren ska ge in den aktuella informationen, om en förfrågan om detta framställs av en svensk arbetstagarorganisation eller av Transportstyrelsen som har ett tillsynsansvar gällande reglerna om vägarbets-tid. Dokumentationen ska lämnas in via det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI) inom åtta veckor från begäran.

Arbetstagarorganisationerna ska ha möjlighet att få tillgång till uppgifter från deklarerationer om utstationering och annan information som en arbetsgivare lämnar via det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI).

Kontrollåtgärder i tjänsteavtalsfallet

Enligt detta tänkbara alternativ är det enbart vid utstationering enligt tjänsteavtalsfallet som det finns en skyldighet att visa upp en utstationeringsdeklaration vid en vägkontroll. De bedömningar som redogjordes för i fallet med det alternativa, mer direktivnära, förslaget om inrikestransporter gäller även i det här fallet. Med andra ord skulle förslagen om förskott, hindrande av fortsatt färd och undersökningsplikten i beställansvaret för inrikes transporter inte bedömas lämpliga att införa. Det skulle även framstå som mer ändamålsenligt att låta Arbetsmiljöverket, i stället för Transportstyrelsen, handlägga ärenden om

sanktionsavgifter om en kopia på en utstationeringsdeklaration inte kan uppvisas eller en utstationeringsdeklaration inte lämnats in. Polismyndigheten och Tullverket ges även i detta alternativa förslag uppgiften att vid en vägkontroll kontrollera om en utstationeringsdeklaration kan visas upp och underrätta Arbetsmiljöverket om så inte är fallet och de bedömer att en sanktionsavgift ska tas ut. Utöver de nämnda konsekvenser på förslagen i avsnitt 7.11 som även följer av alternativet om inrikes transporter i 7.12.1 skulle skälen för en sanktionsavgift på 60 000 kronor om en kopia på en utstationeringsdeklaration inte kan uppvisas inte vara lika starkt. I stället skulle det framstå som mer rimligt att en sanktionsavgift på 20 000 kronor skulle beslutas, det vill säga i linje med vad som gäller om en anmälan om utstationering inte lämnats in.

I fråga om vilka myndigheter som enligt det alternativa förslaget ska utses till behöriga myndigheter i IMI är det även här lämpligt att Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten och Tullverket utses till behöriga myndigheter. När en förare är utstationerad gäller bl.a. reglerna om vägarbetstid och Transportstyrelsen bör därför också ha tillgång till IMI i egenskap av behörig myndighet så att myndigheten kan se vilka förare som utstationerats till Sverige och avgöra om de efter utstationeringen ska kontrollera om en arbetsgivare följt reglerna om vägarbetstid. En tillsynsstrategi ska tas fram enligt lex specialis och mot bakgrund av att Arbetsmiljöverket är tillsynsmyndighet enligt detta alternativa förslag är det lämpligt att Arbetsmiljöverket är den myndighet som har ansvaret för att ta fram en tillsynsstrategi. Polismyndigheten och Tullverket har ansvaret att utföra kontroller om en utstationeringsdeklaration kan visas upp och bör därför få möjlighet att yttra sig i samband med att strategin tas fram. Det bedöms även lämpligt att Transportstyrelsen som ansvarar för de övriga strategierna på yrkestrafikområdet och har tillsynsansvaret för vägarbetstidsbestämmelserna i den mån det inte faller på arbetsmarknadens parter få möjlighet att yttra sig.

Koncern- och uthyrningsfallen

När föraren är utstationerad enligt koncern- eller uthyrningsfallen kommer de ordinarie administrativa bestämmelserna fortsatt att gälla. Detta innebär att en anmälan om utstationering och en anmälan av kontaktperson ska göras till Arbetsmiljöverket. En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal med en svensk arbetstagarorganisation ska på begäran av organisationen tillhandahålla viss information. En arbetsgivare ska även på begäran av en svensk arbetstagarorganisation utse en företrädare som har behörighet att för arbetsgivarens räkning förhandla om och sluta kollektivavtal. Arbetsmiljöverket har tillsynsansvaret enligt de ordinarie utstationeringsreglerna om en anmälan om utstationering och en anmälan om kontaktperson är inlämnad. Även vid dessa transporter bör en polisman, en bilinspektör eller en tulltjänsteman underrätta Arbetsmiljöverket om de vid en vägkontroll misstänker att en förare är utstationerad och därför lämnas ett sådant förslag.

7.13 Ömsesidigt bistånd

Promemorians förslag: En behörig myndighet i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd om det behövs för att kontrollera att utstationeringsreglerna eller villkor i kollektivavtal har följts.

Om Arbetsmiljöverket begär eller lämnar bistånd i fråga om ytterligare dokumentation ska det ske via informationssystemet för den inre marknaden (IMI).

Arbetsmiljöverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Tullverket ska utses till behöriga myndigheter i IMI vid tillämpningen av de särskilda reglerna för vissa vägtransporter.

Skälen för förslaget

Ömsesidigt bistånd

Efter utstationeringsperioden ska en arbetsgivare på begäran ge in dokumentation om anställningsförhållandet och de transporter som har utförts till Arbetsmiljöverket. Enligt lex specialis får de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum begära bistånd av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten, om dokumentationen inte lämnas in inom denna tidsperiod. Begäran får ske i enlighet med artiklarna 6 och 7 i tillämpningsdirektivet. Dessa artiklar innehåller bestämmelser om administrativt samarbete, bl.a. i form av ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna. I 26–28 §§ utstationeringslagen och 5–6 §§ utstationeringsförordningen finns bestämmelser om bistånd och samarbete mellan behöriga myndigheter som genomför de aktuella artiklarna i tillämpningsdirektivet. Det är lämpligt att dessa bestämmelser ska gälla även vid en begäran om ömsesidigt bistånd i fråga om den dokumentation som arbetsgivaren ska tillhandahålla i nu aktuella fall.

Det ska dock beaktas att denna dokumentation kan behövas hos andra än Arbetsmiljöverket för kontroll av att regler och villkor följs. Det är alltså inte nödvändigtvis så att handlingarna behövs i handläggningen av ett ärende hos Arbetsmiljöverket. Ett välfungerande samarbete och ömsesidigt informationsutbyte, såväl myndigheter sinsemellan som mellan myndigheter arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer, är väsentligt. Regeringen har också tidigare uttalat att Arbetsmiljöverket t.ex. bör kunna ställa en fråga till en utländsk myndighet efter önskemål från en svensk arbetstagarorganisation (prop. 2016/17:107). För att tydliggöra detta, och mot bakgrund av att bl.a. begäran om att ge in anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar kommer att hanteras via IMI, bör det uttryckligen framgå att en behörig myndighet i Sverige får begära bistånd från en behörig myndighet i ett annat land även i andra fall, om det behövs för att kontrollera att reglerna om utstationering eller villkor i kollektivavtal har följts.

En behörig myndighet i Sverige ska på begäran av en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämna bistånd till den myndigheten (27 §). I detta avseende behöver det göras en analys av om det föreligger hinder på grund av sekretess för Arbetsmiljöverket att lämna över anställningsavtal, färdskrivardata och annan sådan dokumentation som avses i avsnitt 7.11.9

till den behöriga myndigheten i ett annat land. I 30 kap. offentlighets- och sekretesslagen finns bestämmelser om sekretess till skydd för enskild i verksamhet som avser tillsyn m.m. i fråga om näringslivet. I 30 kap. 23 § i samma lag finns bestämmelser om sekretess i statlig myndighets tillsyns- eller stödverksamhet. Sekretessen gäller dock endast i den utsträckning regeringen meddelat föreskrifter om detta. Några sådana föreskrifter om den verksamhet hos Arbetsmiljöverket som nu är relevant finns dock inte. Någon annan sekretessbestämmelse som bedöms kunna aktualiseras finns inte heller. Något hinder för Arbetsmiljöverket att lämna den aktuella dokumentationen vidare till en behörig myndighet i en annan medlemsstat föreligger därför inte.

En begäran om bistånd som tillhandahållande av handlingar till en annan behörig myndighet ska ske via IMI, i enlighet med lex specialis.

Behörig myndighet ifråga om IMI

En behörig myndighet enligt IMI-förordningen är varje organ som är inrättat på nationell, regional eller lokal nivå och som har registrerats i IMI med specifikt ansvar när det gäller att tillämpa nationella lagar eller unionsakter som framgår av bilagan till förordningen på ett eller flera områden av den inre marknaden. Arbetsmiljöverket är den myndighet som kommer att ta emot utstationeringsdeklarationer via IMI. Verket är även den som via IMI ska kunna ställa en begäran till arbetsgivaren att ge in dokumentation efter utstationeringen och den som ska lämna ömsesidigt bistånd genom att besvara förfrågningar via IMI. Mot bakgrund av att Transportstyrelsen bl.a. ska pröva frågor om påförande av sanktionsavgift har även Transportstyrelsen behov av tillgång till uppgifterna. Även Polismyndigheten och Tullverket kan ha behov av att få tillgång till uppgifterna i IMI i samband med en vägkontroll. Nämda myndigheter bör därför utses till behöriga myndigheter enligt IMI-förordningen.

En utstationeringsdeklaration innehåller uppgifter om den förare som ska utstationeras samt uppgift om den trafikansvariga eller annan kontaktperson hos transportföretaget. Uppgifterna i IMI kommer därför innebära behandling av personuppgifter. De förslag som lämnas i promemorian innebär att Arbetsmiljöverket ska ta emot en utstationeringsdeklaration, att Polismyndigheten och Tullverket vid en vägkontroll ska kontrollera utstationeringsdeklarationer och att Transportstyrelsen ska påföra en sanktionsavgift om föraren är utstationerad men en deklaration inte kan visas upp. Dessa uppgifter är författningsreglerade och av allmänt intresse. Den personuppgiftsbehandling som behandlingen i IMI medför är nödvändig för att utföra uppgifterna. På begäran av Arbetsmiljöverket ska arbetsgivaren vidare via IMI lämna in viss ytterligare dokumentation om föraren till Arbetsmiljöverket, bl.a. uppgifter om förarens anställning. Denna behandling är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som är fastställd i nationell rätt. Den reglering som föreslås i detta avseende syftar till att säkerställa att utstationeringsreglerna följs och att skydda de utstationerade förarna så att de får de arbets- och anställningsvillkor de har rätt till. Mot denna bakgrund bedöms behandlingen vara proportionerlig i förhållande till det intrång i enskildas personliga integritet som behandlingen kan medföra.

7.14 Arbetsmarknadens parter tillgång till uppgifter

Promemorians bedömning: Arbetstagarorganisationerna har möjlighet att få tillgång till uppgifter från utstationeringsdeklarationer och annan information som en arbetsgivare lämnar via det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI).

Skälen för bedömningen: I flertalet medlemsstater inom EU tillämpas en ordning med lagstadgade minimilöner. Det innebär att det i första hand är en fråga för behöriga myndigheter att utöva tillsyn över att arbetsgivare som utstationerar anställda betalar lagenliga löner. I sådana länder saknas skäl att ge andra än behöriga myndigheter tillgång till uppgifter som har med arbetsgivares och anställdas identitet och löneuppgifter att göra.

I Sverige ansvarar arbetsmarknadens parter för lönebildningen. För att arbetsmarknadens parter ska kunna fylla sin roll på den svenska arbetsmarknaden är det viktigt att de får tillgång till den information som finns i inlämnade deklarationer om utstationering.

En arbetsgivare kommer nu kunna lämna in en utstationeringsdeklaration genom användning av ett offentligt gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI). Även de ytterligare handlingar, i form av bevis avseende de transporter som har utförts, färdskrivardata, anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar som arbetsgivaren på begäran ska tillhandahålla, ska ges in till Arbetsmiljöverket på detta sätt.

I skälen till lex specialis anges att arbetsmarknadens parter i vissa medlemsstater spelar en avgörande roll när det gäller tillämpningen av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn och att medlemsstaterna bör kunna förse nationella arbetsmarknadsparter med relevant information som delats via IMI i syfte att kontrollera att bestämmelserna om utstationering efterlevs. Artikel 1.13 i lex specialis klargör också att en medlemsstat under vissa förhållanden får tillåta att den behöriga myndigheten tillhandahåller nationella arbetsmarknadsparter relevant information som finns i IMI i den utsträckning som är nödvändig för att kontrollera efterlevnaden av reglerna om utstationering, i enlighet med nationell rätt och praxis.

Avsikten är alltså att arbetstagarorganisationerna ska kunna få tillgång till de uppgifter om en utstationering som har lämnats in till Arbetsmiljöverket. Mot den bakgrunden behöver det göras en analys av om det föreligger något hinder för myndigheten att lämna ut uppgifterna. De aktuella uppgifterna bedöms inte omfattas av sekretess enligt 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen. Däremot kan sekretess föreligga hos en statlig myndighet i verksamhet som avses i den paragrafen för en sådan uppgift om enskilda ekonomiska eller personliga förhållanden som myndigheten förfogar över på grund av ett internationellt avtal (30 kap. 24 § offentlighets- och sekretesslagen). I begreppet avtal ingår exempelvis förordningar och direktiv som utfärdats av EU:s institutioner. För att paragrafen ska vara tillämplig krävs att avtalet eller rättsakten innehåller en klausul om att uppgiften inte får lämnas vidare i det aktuella fallet.

Eftersom IMI ska användas som medel för att leverera deklarationer om utstationering från en arbetsgivare till Arbetsmiljöverket blir IMI-

förordningens bestämmelser tillämpliga. IMI-förordningen innehåller bestämmelser om konfidentialitet. Varje medlemsstat ska tillämpa sina regler om tystnadsplikt eller andra motsvarande skyldigheter rörande konfidentialitet på sina IMI-aktörer, vilket bl.a. inbegriper de behöriga myndigheterna och IMI-användare, i enlighet med den nationella lagstiftningen eller unionslagstiftningen (artikel 10.1 i IMI-förordningen). IMI-aktörerna ska se till att de IMI-användare som lyder under dem respekterar andra IMI-aktörers begäran om konfidentiell behandling av information som utväxlas genom IMI (artikel 10.2 i IMI-förordningen). Mot bakgrund av att *lex specialis* anger att medlemsstaterna får tillåta att relevanta uppgifter som finns i IMI får lämnas till arbetsmarknadens parter bör sekretess enligt 30 kap. 24 § inte föreligga. Något hinder enligt sekretessregleringen mot att lämna ut de aktuella uppgifterna till arbetsmarknadens parter finns därför inte.

En utstationeringsdeklaration och andra uppgifter som finns i informationssystemet för den inre marknaden (IMI) innehåller personuppgifter. Enligt EU:s dataskyddsförordning får personuppgifter behandlas bl.a. om behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse (artikel 6.1 c) eller om behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse (artikel 6.1 e). Den grund för behandling som avses ska fastställas i enlighet med unionsrätten, eller medlemsstatens nationella rätt som den personuppgiftsansvarige omfattas av. Enligt 2 kap. 1 § lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning får personuppgifter behandlas med stöd av artikel 6.1 c i EU:s dataskyddsförordning, om behandlingen är nödvändig för att den personuppgiftsansvarige ska kunna fullgöra en rättslig förpliktelse som följer av t.ex. kollektivavtal. Enligt 2 kap. 2 § samma lag får personuppgifter behandlas med stöd av artikel 6.1 e i EU:s dataskyddsförordning bl.a. om behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse som följer t.ex. av kollektivavtal. Regeringen har tidigare gjort bedömningen att arbetstagarorganisationernas personuppgiftsbehandling när de begär ut uppgifter från utstationeringsregistret bör anses vara tillåten (se prop. 2012/13:71 s. 41) och att det kan finnas stöd i personuppgiftsregleringen när arbetstagarorganisationerna t.ex. utför kontroller som syftar till att säkerställa att utstationerade arbetstagare får arbets- och anställningsvillkor enligt kollektivavtal (se prop. 2016/17:107 s. 98 f.).

7.15 Långvarig utstationering

Promemorians förslag: Bestämmelserna om långvarig utstationering i utstationeringslagen ska som utgångspunkt gälla för samtliga utstationerade förare.

Om en förare är utstationerad enligt tjänsteavtalsfallet gäller, i fråga om utstationeringslagens bestämmelser om långvarig utstationering, att – utstationeringen anses upphöra när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport, och

– utstationeringstiden inte ska slås samman med den tid under vilken föraren, eller annan förare som han eller hon ersätter, tidigare har varit utstationerad för utförande av sådana transporter.

Skälen för förslaget

Bestämmelserna om långvarig utstationering i utstationeringslagen...

Som en följd av genomförandet av ändringsdirektivet från 2018 innehåller utstationeringslagen sedan den 30 juli 2020 bestämmelser om långvarig utstationering (11–14 §§ utstationeringslagen). Bestämmelserna innebär i korthet att om en arbetstagare har varit utstationerad i mer än 12 månader ska arbetsgivaren, utöver de villkor som redan ska tillämpas på utstationerade arbetstagare tillämpa de ytterligare arbets- och anställningsvillkor som enligt svensk författning tillämpas på arbetstagare i en motsvarande situation. Under vissa omständigheter börjar reglerna inte gälla förrän efter 18 månaders utstationering.

...gäller som utgångspunkt även vid utstationering av förare...

Lex specialis innehåller inget undantag från utstationeringsdirektivets bestämmelser om långvarig utstationering. De aktuella bestämmelserna i utstationeringslagen bör som utgångspunkt vara tillämpliga även på förare som är utstationerade i enlighet med lex specialis. Det innebär att förare i och för sig bör omfattas av dessa bestämmelser, om föraren har varit utstationerad i mer än 12 respektive 18 månader.

...men vid tillämpningen av dessa bestämmelser i fråga om förare utstationerade enligt tjänsteavtalsfallen gäller särskilda regler om beräkningen av utstationeringstid

I skälen till lex specialis anges att transportsektorn kännetecknas av stor rörlighet och att förare i allmänhet inte utstationeras till en annan medlemsstat enligt tjänsteavtal för långa tidsperioder. Skälen anger vidare att det därför bör förtydligas under vilka omständigheter som reglerna om långvarig utstationering inte är tillämpliga på sådana förare. I lex specialis framgår också hur en förares utstationeringstid ska beräknas vid tillämpningen av regleringen om långvarig utstationering. Vid en långvarig utstationering anses utstationeringen upphöra när en förare lämnar en värdmedlemsstat genom att utföra en internationell transport (artikel 1.8). En motsvarande reglering bör införas i utstationeringslagen. Att utstationeringen anses upphöra när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport innebär att bestämmelserna om långvarig utstationering inte blir tillämpliga, om föraren dessförinnan varit utstationerad till Sverige under en kortare period än 12 månader.

I detta sammanhang kan det nämnas att även en transport utan last eller passagerare kan betraktas som en internationell transport. Det kan vidare konstateras att det så kallade cabotageundantaget för vissa kombinerade godstransporter föreslås tas bort (avsnitt 4.4). Det innebär att det inte längre kommer att finnas några marknadstillträdesregler i Sverige som medger att transportföretag med etablering utanför Sverige utför vägtransporter i Sverige under en obegränsad tid. I fråga om godstransporter kommer ett transportföretag med ett och samma fordon inte kunna utföra

transporter inom Sveriges gränser mer än sju dagar i taget. I fråga om cabotagetransporter av personer finns ingen sådan tydlig tidsgräns angiven, men det ska enligt bussförordningen (1073/2009) vara fråga om tillfällig trafik. Det sagda innebär att få förare som arbetar åt utlands-etablerade transportföretag kommer att vara utstationerade till Sverige på ett sådant sätt att det kan bli fråga om långvarig utstationering.

Samtidigt bör det påpekas att det inte finns några begränsningar för hur länge en förare får utföra t.ex. cabotagetransporter i en värdmedlemsstat. Det finns därmed inget som hindrar ett transportföretag med hemvist i ett annat land att utstationera en förare till Sverige under 12 månader eller mer i syfte att utföra cabotage eller kombinerade transporter, om föraren regelbundet byter fordon eller utför delar av internationella transporter genom att byta av andra förare som kör aktuella fordon till och från Sverige. Om en sådan förare tillfälligt, t.ex. i samband med en ledighet, lämnar Sverige på ett annat sätt än genom att utföra en internationell transport kan nästa tillfälle som föraren arbetar i Sverige anses utgöra en del av samma utstationering.

Artikel 1.8 lex specialis anger vidare att den utstationeringsperiod som avslutas i och med den internationella transporten inte ska slås samman med tidigare utstationeringsperioder i samband med sådana internationella transporter utförda av samma förare eller en annan förare som han eller hon ersätter. Även detta bör genomföras i utstationeringslagen. I praktiken innebär detta att bestämmelsen i utstationeringslagen om sammanläggning med annan arbetstagares utstationeringstid inte blir tillämplig i sådana situationer. Den aktuella artikeln i lex specialis gäller endast vid utstationering av förare enligt tjänsteavtalsfallet. Den föreslagna regleringen bör återspegla detta.

Långvarig utstationering gäller utan inskränkning i koncern- och uthyrningsfallen

När det gäller utstationering till Sverige i enlighet med koncern- eller uthyrningsfallen bör bestämmelserna i utstationeringslagen om långvarig utstationering gälla utan inskränkningar. Frågan om utstationeringens varaktighet ska därför prövas på sedvanligt sätt. Det innebär också att om arbetsgivaren i dessa fall har ersatt en förare med en annan för att utföra samma arbete på samma plats, ska de båda förarnas sammanlagda utstationeringstid beaktas vid tillämpningen av bestämmelserna om långvarig utstationering. Vidare ska arbetsgivaren, senast den dag en ny utstationerad förare påbörjar arbete i Sverige, upplysa arbetstagaren om den sammanlagda utstationeringstiden.

7.16 Vissa bestämmelser som genomför ändringsdirektivet

Promemorians förslag: Bestämmelserna i utstationeringslagen om utvidgning av villkoren i hårda kärnan, utökad skydd för utstationerade uthyrda arbetstagare och utökad skydd vid långvarig utstationering ska börja tillämpas även på vägtransportområdet.

Skälen för förslaget: Ändringsdirektivet ska tillämpas på vägtransportsektorn först från och med den dag då lex specialis träder i kraft (artikel 3.3 ändringsdirektivet). Vid genomförandet av ändringsdirektivet hanterades detta genom övergångsbestämmelser i utstationeringslagen och utstationeringsförordningen som innebär att de bestämmelser som genomför ändringsdirektivet inte ska tillämpas på vägtransportsektorn. I stället gäller i aktuella delar tidigare föreskrifter i utstationeringslagen och utstationeringsförordningen på vägtransportsektorn.

Mot bakgrund av att lex specialis nu trätt i kraft bör detta ändras. Därmed föreslås att de övergångsbestämmelser som gäller sedan den 30 juli 2020 och som anger att äldre föreskrifter på utstationeringsområdet ska tillämpas för verksamhet som avser körning på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods ska upphävas. Det innebär att utstationeringslagens bestämmelser i sin helhet ska tillämpas vid utstationering inom vägtransportsektorn, såvitt annat inte gäller enligt vad som föreslås i denna promemoria. Det kan noteras att denna ändring påverkar samtliga utstationeringar inom vägtransportområdet, det vill säga även utstationering till svenska transportföretag och till företag som utför transporter i egen regi.

7.17 En underrättelseskyldighet för Polismyndigheten och Tullverket

Promemorians förslag: Polismyndigheten och Tullverket ska vid en vägkontroll göra en bedömning av huruvida en utstationeringssituation föreligger och ska underrätta Arbetsmiljöverket vid misstanke om att en förare som utför en transport för ett svenskt transportföretag eller en arbetstagare som utför en transport för ett företag i egen regi är utstationerad i Sverige.

Skälen för förslaget: De förslag som lämnas i denna promemoria i fråga om anmälan och kontroll av utstationering tar i huvudsak sikte på utstationering i ett utländskt transportföretag. När det gäller utstationering till svenska transportföretag kan en sådan utstationering antas ha en del likheter med utstationering inom andra sektorer, t.ex. genom att det i sådana fall kan tänkas handla om utstationering under längre tidsperioder. Samtidigt kan förutsättningarna för tillsyn genom Arbetsmiljöverkets försorg antas vara sämre än i andra sektorer. Även om svenska transportföretag, till skillnad från sina utländska motsvarigheter, har driftsställen i Sverige utgörs nämligen arbetsplatserna precis som i fråga om utstationering till utlandsetablerade transportföretag huvudsakligen av de fordon som förarna i fråga kör.

Arbetsmiljöverkets tillsyn över reglerna om anmälan om utstationering utgår till stor del från att man kan komma i kontakt med berörda arbetstagare i samband med myndighetens arbetsmiljöinspektioner. Eftersom arbetet inom vägtransportområdet till stor del är förlagd till fordonen är det förhållandevis svårt för Arbetsmiljöverket att upptäcka om utstationeringar även till svenska transportföretag inte har anmälts. I fråga

om transporter som utförs av utlandsetablerade transportföretag ska Polismyndigheten och Tullverket vid en vägkontroll kontrollera om en kopia av en utstationeringsdeklaration finns i fordonet. Vid de kontroller som dessa myndigheter utför av trafiken på väg, kan det emellertid många gånger framkomma information som kan ge anledning att anta att en förare är utstationerad även i andra fall. För att förbättra möjligheterna att upptäcka om oanmäld utstationerad arbetskraft används på vägtransportområdet även när transportföretaget i fråga är svenskt, bör det införas en skyldighet för Polismyndigheten och Tullverket att även i sådana fall vid en vägkontroll göra en bedömning om huruvida en utstationeringssituation föreligger och att i förekommande fall underrätta Arbetsmiljöverket om detta. De uppgifter som nu är i fråga bedöms inte omfattas av sekretess hos Polismyndigheten eller Tullverket. Något hinder i sekretesslagstiftningen mot att lämna uppgifterna vidare finns därför inte.

Uppgifterna kommer bl.a. avse förarens identitet och utgör därmed personuppgifter. Det ingår i Polismyndighetens och Tullverkets uppdrag att bl.a. utföra kontroller av vägtransporter i olika avseenden. Det föreslås nu att myndigheterna i samband med sådana kontroller ska göra en bedömning om huruvida en utstationeringssituation föreligger. Denna uppgift blir författningsreglerad. Enligt förslaget ska Polismyndigheten och Tullverket vidare underrätta Arbetsmiljöverket om myndigheterna gör bedömningen att en utstationeringssituation föreligger. Underrättelse-skyldigheten kommer att följa av förordning. Den rättsliga grunden för den behandling av personuppgifter som sker hos Polismyndigheten och Tullverket med anledning av dessa uppgifter fastställs därmed i nationell rätt. Den reglering som föreslås i detta avseende syftar till att säkerställa att utstationeringsreglerna följs och att skydda de utstationerade förarna så att de får de arbets- och anställningsvillkor de har rätt till. Mot denna bakgrund bedöms personuppgiftsbehandlingen och det intrång i enskildas personliga integritet som behandlingen medför stå i rimlig proportion till den nytta som behandlingen innebär.

Med informationen från Polismyndigheten kan Arbetsmiljöverket kontrollera närmare om den aktuella föraren är anställd av det svenska transportföretaget eller om föraren i stället är anställd av ett utländskt företag och om föraren i sådant fall har anmälts som utstationerad. Om så inte är fallet och Arbetsmiljöverket bedömer att det är fråga om en utstationeringssituation, kan myndigheten påföra arbetsgivaren en sanktionsavgift om 20 000 kronor. När det gäller transporter som utförs av ett svenskt transportföretag med en utstationerad förare, kommer föraren vara utstationerad antingen enligt koncernfallet eller enligt uthyrningsfallet. Exempel på detta är när en förare som är anställd av ett moderbolag i Spanien utstationeras till ett svenskt dotterbolag eller när ett svenskt transportföretag hyr in förare från ett bemanningsföretag i Tyskland. Det svenska transportföretaget är då tjänstemottagare. Har transportföretaget inte fullgjort sin skyldighet att meddela Arbetsmiljöverket att det inte mottagit någon information från arbetsgivaren om att en anmälan om utstationering gjorts, kan transportföretaget i sin egenskap av tjänstemottagare påföras en sanktionsavgift om 20 000 kronor.

Mot bakgrund av vad som nämnts om Arbetsmiljöverkets möjligheter att upptäcka utstationeringar bör Polismyndighetens och Tullverkets uppgift att bedöma om det föreligger en utstationeringssituation och i så

fall underrätta Arbetsmiljöverket gälla även i förhållande till företag som utför transporter i egen regi.

7.18 Proportionalitetsbedömning enligt tillämpningsdirektivet

Promemorians bedömning: De administrativa bestämmelserna för utstationeringssituationer som inte omfattas av tillämpningsområdet för lex specialis är proportionerliga och därmed förenliga med tillämpningsdirektivet.

Skälen för bedömningen: De bestämmelser om anmälan och kontroll av utstationering som föreslås i promemorian ovan ges i vissa avseenden en vidare tillämpning än vad som följer av lex specialis. Lex specialis gäller tjänsteavtalsfallet, men de förslag som lämnas innebär att även vissa koncern- och uthyrningsfall omfattas (se avsnitt 7.9.1 och 7.11).

I tillämpningsdirektivet finns exempel på administrativa krav och kontrollåtgärder som, förutsatt att de är motiverade och proportionella, får införas av medlemsstaterna (artikel 9.1). Regeringen har bedömt att dessa i sig är att anse som tillåtna (se prop. 2016/17:107 s. 93 f.). Medlemsstaterna får dock införa andra administrativa krav och kontrollåtgärder om situationerna eller händelseutvecklingen tyder på att befintliga administrativa krav och kontrollåtgärder inte är tillräckliga eller verkningsfulla nog för att efterlevnaden av utstationeringsreglerna ska kunna kontrolleras, förutsatt att kraven och åtgärderna är motiverade och proportionella (artikel 9.2 tillämpningsdirektivet).

De administrativa bestämmelser som medlemsstaterna får införa enligt lex specialis är krav på transportföretaget att lämna in en utstationeringsdeklaration, att visa upp en kopia av denna tillsammans med vissa andra uppgifter vid en vägkontroll och att efter utstationeringsperioden på begäran ge in dokumentation i fråga om bl.a. anställning och lön. Enligt de exempel som finns i tillämpningsdirektivet får medlemsstaterna införa krav på att anmäla en utstationering, att anställningsavtal och annan dokumentation ska hållas tillgängligt under utstationeringsperioden och att dessa på begäran ska tillhandahållas efter periodens slut. Kraven på att lämna in en utstationeringsdeklaration och att på begäran ge in viss dokumentation efter utstationeringens slut som föreslås i denna promemoria får anses motsvara sådana krav som enligt artikel 9.1 i tillämpningsdirektivet i och för sig får införas. I likhet med de skyldigheter som redan gäller om att anmäla utstationering och tillhandahålla handlingar enligt utstationeringslagen får de även i övrigt anses vara förenliga med artikel 9.

I promemorian föreslås vidare att ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige och som utför en transport här i landet med en utstationerad förare bl.a. ska visa upp en kopia av utstationeringsdeklarationen vid en vägkontroll. Skyldigheten gäller även om föraren är utstationerad enligt koncern- eller uthyrningsfallen. Något sådant krav framgår inte uttryckligen i de exempel på åtgärder som enligt tillämpningsdirektivet får införas. Däremot får medlemsstaterna i fråga om

mobila arbetstagare i transportsektorn kräva att anställningsavtalet och annan liknande dokumentation ska hållas tillgängligt i fordonet (artikel 9.1 b tillämpningsdirektivet). Även i yrkestrafiklagstiftningen finns krav på att olika typer av tillstånd och handlingar ska kunna visas upp vid en vägkontroll. Inom vägtransportområdet är det alltså inte ovanligt att det förekommer krav på att det ska finnas handlingar i fordonet eller att de i vart fall inom den tid som en vägkontroll tar ska tillhandahållas elektroniskt på begäran av en kontrolltjänsteman.

Att införa krav som innebär att en kopia av en utstationeringsdeklaration ska tillhandahållas vid en vägkontroll även i koncern- eller uthyrningsfallet bedöms leda till att oanmäld utstationering på vägtransportområdet kan upptäckas i större utsträckning. Syftet med ett sådant förslag är alltså att öka incitamenten att anmäla en utstationering och därmed skydda de utstationerade arbetstagarna. För en arbetsgivare som fullgör sin skyldighet att lämna in en deklaration kan det inte anses innebära någon stor extra börda att se till att en kopia av en sådan handling kan tillhandahållas vid en vägkontroll, inte minst eftersom kopior i elektronisk form godtas. De administrativa bestämmelserna för utstationering som inte omfattas av tillämpningsområdet för lex specialis är motiverade och proportionerliga. De bedöms därmed också vara förenliga med artikel 9.2 i tillämpningsdirektivet.

7.19 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Promemorians förslag: Ändringarna i lagen om utstationering av arbetstagare, lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd och förslaget till en ny förordning om utstationering av vissa arbetstagare inom vägtransportsektorn ska i huvudsak träda i kraft den 2 februari 2022. Bestämmelserna om undantag från utstationering och om särskilda bestämmelser om anmälan och kontroll av utstationering av förare ska inte tillämpas på arbete som en förare har påbörjat före ikraftträdandet.

Bestämmelsen att ett fordon ska vara utrustat med en smart färdskrivare 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.

Skälen för förslaget: Bestämmelserna i lex specialis ska tillämpas av medlemsstaterna från och med den 2 februari 2022. De föreslagna ändringarna i lagen om utstationering av arbetstagare, förordningen om utstationering av arbetstagare, lagen om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd och förslaget till en ny förordning om utstationering av vissa arbetstagare inom vägtransportsektorn föreslås därför träda i kraft det datumet.

Bestämmelserna om att förare i vissa fall inte ska anses vara utstationerade ska inte tillämpas på arbete som har påbörjats innan ikraftträdandet. Inte heller de särskilda bestämmelserna att ge in en utstationeringsdeklaration, att visa upp en kopia av denna vid en vägkontroll och att på begäran av Arbetsmiljöverket ge in ytterligare

handlingar efter utstationeringen ska tillämpas på arbete som påbörjats innan ikraftträdandet.

I avsnitt 7.6 behandlas förslaget att en arbetstagare inte ska anses vara utstationerad i samband en internationell transport även om transporten i fråga inte är bilateral. Det undantaget är förknippat med att vissa förutsättningar är uppfyllda, varav en är att det fordon som används ska vara utrustat med en smart färdskrivare, som automatiskt registrerar gränspassager.

Som framgår av avsnitt 5.1 innehåller mobilitetspaketet nya regler för s.k. smarta färdskrivare. Enligt de nya bestämmelserna ska sådana färdskrivare automatiskt registrera gränspassager och vissa andra aktiviteter som t.ex. lastning och lossning. Med sådana färdskrivare kommer förutsättningarna för kontrollerande myndigheter att avgöra vid vilka tillfällen fordon och förare har passerat gränser och utfört lossnings- och lastningsaktiviteter 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. Av det skälet ställer lex specialis krav på att sådana färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i färdskrivarförordningen i dess senaste lydelse ska vara installerade i det fordon som används för att undantagen för icke-bilaterala transporter ska gälla.

Den typen av färdskrivare som avses finns dock ännu inte ute på marknaden. Mot den bakgrunden anger lex specialis att det inledningsvis ska räcka att föraren registrerar gränspassager i färdskrivaren manuellt. Manuell registrering vid gränspassage blir enligt artikel 34.7 i färdskrivarförordningen obligatorisk den 2 februari 2022, dvs samma dag som lex specialis ska vara genomförd i medlemsstaterna.

Det är först från den tidpunkt då smarta färdskrivare som uppfyller färdskrivarförordningens nya krav på automatisk registrering av gränspassager m.m. ska börja monteras i nya fordon som en smart färdskrivare blir en förutsättning för att aktuella transporter ska räknas till den typ av transport som inte ska anses vara utstationering. Tidpunkten för detta beror på när bestämmelserna avseende smarta färdskrivare version 2 i de genomförandeakter som kommissionen enligt färdskrivarförordningen ska anta träder i kraft. Mot bakgrund av att den tidpunkten i nuläget inte är känd föreslås att bestämmelsen om att undantaget för bilaterala transporter kräver att fordonet ska vara utrustat med en smart färdskrivare version 2 ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

8 Konsekvenser

8.1 Alternativa lösningar

8.1.1 Trafiktillståndsförordningen

I avsnitt 3.2.1 föreslås att reglerna i trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen även i fortsättningen ska vara tillämpliga på transporter som utförs med personbilar och lätta lastbilar. Ett alternativ är att föreslå att tillståndsplikten skulle tas bort, vilket inneburit att företag som enbart bedriver trafik i Sverige med lätta fordon hade undantagits från regelverket. Som framgår i avsnitt 3.2 skulle en sådan ändring kunna leda till oönskade effekter och en snedvridning av konkurrensen och en överflyttning från transporter med tunga fordon till transporter med lätta fordon.

I avsnitt 3.2.2 föreslås även att transporter av sällskapsdjur i samband med ett omhändertagande enligt djurskyddslagen eller lagen om tillsyn över hundar och katter undantas från kravet på tillstånd. Undantaget begränsas till transporter med lätta fordon. Nollalternativet är att inte undanta transporter från ett tillståndskrav, medan ett alternativ är att även undanta transporter som utförs med en fordonskombination eller transporter med tunga fordon. Som framgår av avsnittet bedöms förslaget lösa det behov av transporter som länsstyrelserna har i samband med omhändertagande av sällskapsdjur samtidigt som undantaget får en ringa inverkan på transportmarknaden.

I avsnitt 3.3.1 föreslås att ytterligare villkor, utöver de som införs genom trafiktillståndsförordningen, för att ett företag ska uppfylla kravet på etablering inte ska införas eftersom det kan leda till ökade kostnader för främst små och medelstora företag samtidigt som det skulle vara svårt att kontrollera om sådana ytterligare villkor skulle vara uppfyllda. Alternativet är att införa villkor på att ett företag i proportion till storleken på företagets verksamhet har vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid. Det är även möjligt att ställa krav på att företaget i proportion till storleken på företagets verksamhet har verksamhetsanknuten infrastruktur på den medlemsstatens territorium, inklusive ett kontor som är öppet under vanlig kontorstid. I avsnitt 3.3.2 föreslås i stället att reglerna om hur ett utländskt fordon får användas av en svensk tillståndshavare ändras på så sätt att tillståndshavaren behöver visa att det finns särskilda skäl för att få använda fordonet. Det utländska fordonet får inte börja användas innan Transportstyrelsen beslutat att villkoren är uppfyllda. Samtidigt föreslås att ett utländskt fordon som är anmält i yrkesmässig trafik och som innehas med nyttjanderätt enbart ska få köras av en anställd hos tillståndshavaren. Nollalternativet är att behålla dagens regler och ett alternativ är att enbart införa krav på tillståndshavaren att den i samband med en fordonsanmälan hade visat att synnerliga skäl förelåg för att använda ett utländskt fordon. För att komma till rätta med de problem som förekommit med exempelvis bulvanförhållanden och för att säkerställa att tillståndshavaren har en faktisk och fast etablering i Sverige är det nödvändigt att införa nya bestämmelser både vad gäller fordonsanmälan

och när det gäller vem som får köra fordonet. Det är särskilt angeläget att skärpa reglerna om användandet av utländska fordon eftersom bl.a. de skärpta cabotagebestämmelserna och ändringarna gällande kombinerade transporter kan leda till ökade försök att kringgå reglerna.

När det gäller förslagen i avsnitt 3.4 om gott anseende som innebär att regleringen av vilka som omfattas av prövningen i fråga om kravet på gott anseende justeras för att undvika en dubbelreglering finns det inte utrymme för alternativa lösningar.

I avsnitt 3.5 föreslås att dagens krav på kapital och reserver bibehålls. Det innebär ett krav om minst 9 000 euro om företaget använder ett fordon i verksamheten och minst 5 000 euro för varje ytterligare fordon som används. Alternativet är att i stället för 5 000 euro ställa krav på minst 900 euro för ytterligare fordon som används när det tillkommande fordonet är ett lätt fordon. Om företaget enbart bedriver verksamhet med lätta fordon skulle ett alternativ vara att kravet på kapital och reserver skulle vara minst 1 800 euro för ett fordon och minst 900 euro för varje tillkommande fordon. I likhet med ställningstagandet om tillståndskrav för lätta fordon finns det en risk för snedvridning av konkurrensen att ändra kraven på kapital och reserver för lätta fordon. En ändring skulle även leda till systemutvecklingskostnader hos Transportstyrelsen. I viss mån skulle en ändring också leda till utökad administration både för tillståndshavare och Transportstyrelsen om tillståndshavaren i sin verksamhet skulle vilja byta ett lätt fordon till ett tungt fordon. Detsamma skulle gälla om en tillståndshavare t.ex. efter något år vill börja bedriva transporter med både lätta och tunga fordon.

I avsnitt 3.5 föreslås även att ett företags vilja och förmåga att uppfylla sina skyldigheter till det allmänna ska ingå som en del av prövningen av om kravet på ekonomiska resurser är uppfyllda i stället för som en del av prövningen av kravet på gott anseende. Förslaget har som framgår av avsnitt 3.5 sin grund i en ändring av trafiktillståndsförordningen.

I avsnitt 3.6 är bedömningen att det inte ska införas ytterligare möjligheter till undantag från kravet på yrkeskunnande om en person lett ett företag som bedrivit trafik med lätta fordon. Alternativet är att införa nämnda möjlighet. Det saknas emellertid skäl för det eftersom det i Sverige krävs att nämnda företag innehaft ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik sedan tidigare och att det alltså har ställts krav på att trafikansvarig har yrkeskunnande.

I avsnitt 3.7 föreslås att Transportstyrelsen inte längre ska kunna meddela villkor i ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Mot bakgrund av ändringarna i trafiktillståndsförordningen bedöms det inte finnas några andra alternativ.

I avsnitt 3.8 är bedömningen att olämplighetstiden vid en olämplighetsförklaring av trafikansvarig även i fortsättningen ska vara tre till fem år. Ett alternativ är att olämplighetstiden skulle kunna bestämmas till ett till fem år. Som framgår av avsnittet finns det inte skäl att ändra nuvarande bestämmelse eftersom en olämplighetsförklaring har sin grund i allvarlig eller upprepad brottslighet eller misskötsamhet. I avsnittet föreslås även att en trafikansvarig som olämplighetsförklaras ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik tills ett godkänt prov i yrkeskunnande har avlagts. Alternativet är att i stället föreslå ett krav på en utbildning om minst tre månader. Mot bakgrund av att det inte finns

något krav på utbildning inför att provet i yrkeskunnande avläggs bedöms det inte motiverat att ställa ett sådant krav.

I avsnitt 3.8 föreslås även en ändring som innebär att Transportstyrelsen i samband med en ansökan om tillstånd vid prövningen av kravet på gott anseende inte blir begränsad i sin prövning om den sökande sedan tidigare ingår i prövningskretsen för ett företag som innehar ett tillstånd. Alternativet är att inte föreslå någon ändring. Det alternativet är otillfredsställande eftersom en olämplig person i vissa fall hade haft möjlighet att starta upp en ny verksamhet.

I avsnitt 3.9 föreslås att en tillståndshavare årligen ska anmäla till Transportstyrelsen hur många anställda och förare som företaget förfogar över. En alternativ lösning är att Transportstyrelsen i stället skulle få uppgifter om antalet anställda från Skatteverket. Detta skulle innebära en mindre administrativ börda för tillståndshavarna. För att kontrollera om kravet på etablering är uppfyllt behöver Transportstyrelsen också uppgifter om antalet förare. Den uppgiften har inte Skatteverket och därför är det både enklast och mest kostnadseffektivt att tillståndshavaren årligen anmäler uppgifterna till Transportstyrelsen. Utan uppgifter om antalet förare en tillståndshavare har kan styrelsen inte på ett effektivt sätt kontrollera om etableringskravet är uppfyllt.

I avsnitt 3.9 föreslås också vissa ändringar som har karaktären av följdändringar och som innebär att Transportstyrelsen får den information som behövs för att myndigheten ska kunna inleda en tillsyn. I avsnitt 3.9 föreslås även att en annan myndighet ska anmäla till Transportstyrelsen om de upptäcker en omständighet som tyder på att ett utlandsetablerat transportföretag inte uppfyller kravet på etablering. Det finns i sammanhanget inte något alternativ eftersom Transportstyrelsen utan det nämnda förslaget inte kan lämna vidare trovärdiga indikationer till behörig myndighet i transportföretagets etableringsmedlemsstat i samband med en begäran om en kontroll av att etableringskravet är uppfyllt.

I avsnitt 3.10 föreslås vissa ändringar som berör utbyte av information om vägtransportföretag. Ändringarna följer av ändringarna i trafiktillståndsförordningen och några alternativ finns därför inte.

8.1.2 Godsförordningen

I avsnitt 4.2 föreslås vissa ändringar i bestämmelserna om vägkontroller för att undvika en dubbelreglering. Några alternativ finns inte. Ett utlandsetablerat transportföretag ska enligt förslaget vid en vägkontroll kunna visa upp bevismaterial för polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman. I avsnittet föreslås även att Transportstyrelsen få ansvaret för att utforma en tillsynsstrategi och samordna kontroller av cabotagebestämmelserna med andra länder inom EES. Ett alternativ skulle vara i stället utse Polismyndigheten till att ta hand om nämnda uppgifter. Mot bakgrund av att Transportstyrelsen har nämnda ansvar när det gäller kör- och vilotider det rimligt att myndigheten även får ett sådant ansvar gällande cabotagetransporter. För att Transportstyrelsen ska kunna genomföra uppdraget förutsätts dock att Polismyndigheten är delaktig i arbetet.

I avsnitt 4.3 bedöms det inte finnas skäl att ändra på bestämmelserna om beställarens ansvar vid cabotagetransporter.

I avsnitt 4.4 behandlas ett förslag om att avskaffa det s.k. cabotageundantaget som finns för en vägtransport som utgör en del av en kombinerad transport. En alternativ lösning är att inte avskaffa cabotageundantaget. Ett annat alternativ är att tillåta att de tre transporter som får utföras efter en inkommande internationell transport skulle få utföras under en längre tidsperiod än sju dagar. Ytterligare ett alternativ är att föreslå att karenperioden skulle vara kortare än fyra dagar. 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 en del av en kombinerad transport. Att tillåta att tre inrikestransporter får utföras under en längre period än sju dagar eller att karenperioden ska vara kortare än fyra dagar skulle även försvåra kontrollen av regelverket.

I avsnitt 4.5 behandlas åtaganden som Sverige har som berör informationsutbyte. Förslaget är att Transportstyrelsen även i fortsättningen ska lämna statistik till kommissionen om bl.a. tillstånd och återkallelser. Även statistik över antalet vägkontroller ska lämnas till kommissionen och Polismyndigheten och Tullverket föreslås därför lämna dessa uppgifter till Transportstyrelsen. Alternativet är att uppdra till Polismyndigheten att rapportera uppgifterna till kommissionen och samtidigt uppdra till Transportstyrelsen att lämna uppgifter om bl.a. tillstånd och återkallelser till Polismyndigheten.

I avsnitt 4.6 behandlas följdändringar av hänvisningarna till godsförordningen i svensk rätt. Med hänsyn till att godsförordningens krav på bl.a. gemenskapstillstånd även omfattar lätta fordon och att ytterligare villkor har lagts till för att säkerställa att en cabotagetransport är en tillfällig inrikestransport behöver ansvarsbestämmelserna som rör otillåtna cabotagetransporter och beställares ansvar utökas till att omfatta även dessa ändringar.

8.1.3 Kör- och vilotider

I avsnitt 5.2 är bedömningen att vissa transporter inom anläggnings- och byggbranschen inte ska undantas från kör- och vilotidsbestämmelserna. Alternativet är att transportererna undantas. Ett undantag hade inneburit lägre administrativa kostnader för företagen och en ökad flexibilitet när det gäller förläggandet av arbetet. Det är lika angeläget att förarna vid nämnda transporter kör utvilade och tar raster regelbundet. Ett undantag kan påverka trafiksäkerheten negativt och därför är bedömningen att något undantag inte bör införas i nuläget.

I avsnitt 5.2 föreslås också att en sanktionsavgift ska påföras ett transportföretag om det inte gjort vad som ankommit på det för att förhindra att en förare inte har registrerat när han eller hon passerar en gräns. Enligt artikel 41 i färdskrivförordningen ska sanktioner fastställas för överträdelse av förordningen. Ett alternativ är att avvakta kommissionens delegerade akt om viktning av överträdelsernas allvarlighetsgrad. Ett annat alternativ är att den föreslagna sanktions-

avgiften bestäms till ett lägre eller högre. En sanktionsavgift om 4 000 kronor bedöms vara i linje med liknande överträdelse.

I avsnitt 5.3 och 5.4 föreslås ett genomförande av delar av direktiv (EU) 2020/1057 som i första hand berör kontroll av bestämmelserna om kör- och vilotider samt färdskrivare. Till denna del bedöms det inte finnas någon större möjlighet till alternativa lösningar.

8.1.4 Vagarbetstid

I avsnitt 6.2 behandlas de delar av direktiv (EU) 2020/1057 som berör kontroll av vagarbetstid. Möjligheterna till alternativa lösningar när det gäller genomförandet är begränsade.

När det gäller förslaget om att en polisman eller bilinspektör regelbundet i samband med en kör- och vilotidskontroll även ska kontrollera att föraren inte arbetat längre än 60 timmar är en möjlighet att föreskriva att föraren i fordonet ska ha med sig bevis på att ett kollektivavtal tillåter att han eller hon arbetade längre än 60 timmar eller att en egenföretagare har bevis med på att han eller hon omfattas av undantaget i Transportstyrelsens föreskrifter. Detta skulle sannolikt förenkla för en polisman eller bilinspektör och innebära att Transportstyrelsen skulle få ta hand om färre anmälningar. Att föreslå ett sådant krav leder emellertid till en onödig administrativ börda för företagen. Det finns ingenting som hindrar att föraren har med sig bevis som visar på att ett kollektivavtal är tillämpligt eller att den som utför kontrollen tar reda på den informationen innan anmälan skickas till Transportstyrelsen.

När det gäller administrativa uppgifter som att ta fram en tillsynsstrategi och skicka statistik till kommissionen är det lämpligast att Transportstyrelsen utför dessa uppgifter tillsammans eller med underlag från Polismyndigheten. Detta följer tidigare uppdelning av arbetsuppgifter mellan myndigheterna. Ett alternativ är att ändra i ansvarsfördelningen mellan myndigheterna så att Polismyndigheten i stället ansvarade för att ta fram en tillsynsstrategi och skicka in statistikuppgifter till kommissionen.

I avsnitt 6.2 föreslås även att Transportstyrelsen ska få meddela föreskrifter om register över arbetstid. Några alternativ är inte aktuella eftersom det är Transportstyrelsen som utövar tillsyn över lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Arbetsmiljöverket har en liknande möjlighet att meddela föreskrifter om anteckningar om jourtid, övertid och mertid när det gäller arbetstidslagen (1982:673). Det är Transportstyrelsen som tar ställning till och avgör om det finns behov av att utfärda bindande föreskrifter i stället för dagens allmänna råd.

8.1.5 Utstationering inom vägtransportsektorn

I huvudsak ger lex specialis litet utrymme för nationella tolkningar. Det gör att antalet alternativa lösningar som står till buds i genomförandet är få. Dock lämnas vissa förslag i promemorian som inte direkt följer av direktivet och där alternativa lösningar därmed är tänkbara. Konsekvenserna av de förslag i promemorian som går utöver vad direktivet kräver beskrivs i det följande.

I avsnitt 7.11 föreslås att de särskilda administrativa bestämmelserna ska tillämpas på all utstationering i transportföretag etablerade i ett annat land. I avsnitt 7.12.2 presenteras den alternativa lösningen att enbart tillämpa bestämmelserna på de utstationeringsfall som direktivet kräver, det vill säga endast i tjänsteavtalsfallet.

En konsekvens av förslaget att bredda tillämpningsområdet är att arbetsgivare som utstationerar förare enligt koncernfallet och uthyrningsfallet inte kommer att behöva ha en kontaktperson på plats i Sverige om en förare utför en transport åt ett utlandsetablerat transportföretag. Men sannolikt är tjänsteavtalsfallet tillämpligt på de flesta förare som utför sådana transporter, det vill säga sådana transporter för vilka *lex specialis* i alla fall förhindrar krav på kontaktperson m.m. på plats i Sverige. Andelen transporter och därmed andelen arbetsgivare och förare som påverkas av förslaget bör därför vara låg. Syftet med förslaget, det vill säga att åstadkomma regler som är lätta att förstå och följa, skulle gå förlorat om genomförandet i den aktuella delen bara skulle följa kraven i *lex specialis*.

I avsnitt 7.11 – 7.14 lämnas förslag på administrativa bestämmelser i enlighet med artikel 1.11 i *lex specialis*. I den delen är ett nationellt genomförande frivilligt, men en medlemsstat får inte införa regler som går utöver artikel 1.11. En alternativ lösning är alltså att inte alls tillämpa aktuella bestämmelser, det vill säga krav att lämna in en utstationeringsdeklaration och att ge arbetsmarknadens parter tillgång till vissa uppgifter från arbetsgivare som utstationerar förare till Sverige. Bestämmelserna om utstationering för vägtransportsektorn skulle emellertid bli betydligt mindre verkningfulla utan ett genomförande av artikel 1.11. Om arbetsgivare inte skulle vara skyldiga att lämna deklarerationer om utstationering skulle det vara mycket svårt för svenska arbetstagarorganisationer att få information om vilka villkor aktuella arbetstagare har. Det skulle innebära att kontrollen över vilka lönenivåer som utstationerade förare faktiskt har skulle bli mycket svagare. Det skulle också innebära att en annan ordning skulle gälla för aktuella förare än andra utstationerade arbetstagare i Sverige, eftersom övriga utstationerande arbetsgivare redan omfattas av kravet att göra en anmälan om utstationering.

I avsnitt 7.11.3 föreslås att Polismyndigheten och Tullverket vid en vägkontroll ska kontrollera om det finns en kopia av en utstationeringsdeklaration i fordonet. En alternativ lösning är att inte ge dessa myndigheter den uppgiften, utan i stället låta Arbetsmiljöverket sköta kontrollen av sådana deklarerationer i enlighet med den ordning som gäller i dag för anmälan om utstationering. Arbetsmiljöverket har möjlighet att kontrollera fordon vid vägkontroller genom myndighets-samverkan med Polismyndigheten och Tullverket. En fördel med att i stället fortsätta med och eventuellt utveckla en sådan myndighets-samverkan är att inte ge Polismyndigheten och Tullverket nya uppgifter som kan hävdas ligga vid sidan av dessa myndigheters kärnuppgifter. Fördelen med att ge myndigheterna denna nya uppgift att kontrollera att transportföretaget kan visa upp en utstationeringsdeklaration är att kontrollfrekvensen torde bli betydligt högre med en sammantaget betydligt lägre resursåtgång.

Som framgår nedan kontrollerar Polismyndigheten 20 000 vägtransporter varje år. Bedömningen är att cirka 5 000 transporter förknippade

med en skyldighet att ha lämnat in en utstationeringsdeklaration kommer att kontrolleras i det sammanhanget. Uppskattningsvis tar varje sådan extra kontroll några minuter att genomföra, givet att en kopia av en utstationeringsdeklaration kan visas upp. Att uppnå motsvarande kontrollfrekvenser vid vägkontroller om Arbetsmiljöverket måste vara på plats skulle kräva en betydande resursförstärkning till Arbetsmiljöverket.

I avsnitt 7.11.5 föreslås förskott för sanktionsavgift och hindrande av fortsatt färd när skyldigheterna i fråga om en utstationeringsdeklaration inte uppfylls vid inrikestransporter utförda av utlandsetablerade transportföretag. En alternativ lösning skulle vara att inte alls införa förskott för sanktionsavgift och hindrande av fortsatt färd.

Att vid vägkontroll kräva omedelbar betalning av ett förskott för en sanktionsavgift på 60 000 kronor och hindra ett fordons fortsatta färd i upp till 36 timmar om betalning inte sker är en uppenbart ingripande åtgärd. Samtidigt kommer utsikterna att verkställa aktuella sanktionsavgifter att öka betydligt tack vare den föreslagna lösningen. Eftersom en hög efterlevnad gällande den nya skyldigheten att lämna in en utstationeringsdeklaration har avgörande betydelse för arbetsgivares benägenhet att betala kollektivavtalsenliga löner är förslaget väl avvägt.

I avsnitt 7.11.10 lämnas förslag till ansvar för den som beställer en transport av ett utlandsetablerat transportföretag som körs av en utstationerad förare utan att arbetsgivaren har lämnat in en utstationeringsdeklaration. Lex specialis kräver att ett sådant ansvar införs men ger inga närmare anvisning om hur det ska utformas. Förslaget innebär ett ansvar för beställare som känt till eller haft skäligen anledning att känna till att en arbetsgivare inte lämnat en utstationeringsdeklaration samt en undersökningsplikt för den som beställer en inrikestransport direkt av ett utlandsetablerat transportföretag. Alternativa lösningar hade t.ex. kunna vara att inte alls införa undersökningsplikt eller att införa en mer långtgående undersökningsplikt. Förslaget innebär en bra avvägning mellan behovet att ge beställarleden incitament att inte beställa transporter som strider mot utstationeringslagen utan att samtidigt ställa alltför långtgående krav på vad en beställare kan förväntas veta och ta reda på.

8.2 Vilka berörs av regleringen

8.2.1 Godstransporter med svenskregistrerade och utlandsregistrerade fordon till, från och inom Sverige

Trafikanalys statistik för Lastbilstrafik 2019 visar att under 2019 utfördes 43 miljoner transporter med svenska registrerade fordon över 3,5 ton. Av dessa transporter var 99 procent inrikestransporter. Av transportererna var 64 procent i yrkesmässig trafik med last, 21 procent i yrkesmässig trafik utan last, 11 procent i firmabilstrafik med last och 4 procent i firmabilstrafik utan last. Svenskregistrerade tunga fordon utförd 400 000 transporter helt eller delvis utanför Sverige. Av dessa transporter var 50 procent från Sverige till utlandet, 38 procent transporter till Sverige från

utlandet, fem procent inrikestrafik i ett annat land och åtta procent tredjelandstrafik. Motsvarande statistik för lätta fordon finns inte.

Trafikanalys statistik för Utländska lastbilstransporter i Sverige 2015–2016 visar att under 2016 utfördes 2,5 miljoner transporter till, från eller inom Sverige av utländska fordon. Körningar med både start- och slutpunkt i Sverige var 820 945 transporter varav nästan hälften utgjordes av körningar med last (dvs. inrikestransport). Trafikanalys konstaterar att utländska lastbilar med last utförde 85 procent av transportererna från utlandet till Sverige och 79 procent av transportererna från Sverige till utlandet. Utländska lastbilar utförde omkring en procent av inrikestransporterna. Av alla transporter till, från och inom Sverige utfördes fyra procent av utländska lastbilar

I Transportstyrelsens Tillståndsmätning 2019, Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg avseende godstransporter samt mätning av sociala villkor bland lastbilsförare, framgår att knappt 65 procent av fordonen svenskregistrerade medan drygt 35 procent alltså var utländska fordon. Av de utländska fordonen var fordon från Polen, Litauen och Bulgarien framträdande. Transportstyrelsens tillståndsmätning visar att knappt 10 procent av de utländska ekipagen utförde cabotagetransporter och ungefär en procent utförde kombinerade transporter.

8.2.2 Busstransporter

Statistiken från Trafikanalys över Trafikarbete på svenska vägar och Körsträckor för svenskregistrerade vägfordon 1999–2019 visar att under 2019 utfördes transportarbete om 1 006 miljoner fordonskilometer med buss och körsträckan för buss uppgick till 99 613 542 mil. Antalet bussar i trafik var 17 750 och den genomsnittliga körsträckan per buss var 5 612 mil.

I Transportstyrelsens tillståndsmätning 2018, Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg avseende buss och taxi, från 2018 framgår att 65 procent av fordonen var svenskregistrerade medan övriga 35 procent alltså var utländska fordon. Av de utländska fordonen var fordon från Tyskland, Danmark, Polen och de baltiska länderna framträdande.

8.2.3 Tillståndshavare i Sverige

I rapporten Transportmarknaden i siffror 2019, Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter redogör Transportstyrelsen för en översiktlig utveckling på marknaderna för person- och godstransporter på väg- och järnvägsområdet. Analysen är från maj 2020 och tar inte hänsyn till utbrottet av covid-19. Av rapporten framgår att det i slutet av 2018 fanns 16 926 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässiga godstransporter på väg i Sverige (tung och lätta fordon). Av åkeriföretagen bedrevs 62 procent som aktieföretag, och 35 procent var enskilda näringsidkare. Av företagen var 46 procent enmansföretag och 36 procent hade en till fyra anställda. Det var 0,5 procent av företagen som hade fler än 100 anställda. Det genomsnittliga antalet fordon som ett åkeri använder i sin verksamhet är 4,6 fordon per tillstånd (tung och lätta fordon).

Enligt uppgifter i Transportstyrelsens rapport Årsrapport för yrkestrafik, Analysforum 2018 ansökte 1 535 företag om tillstånd om att bedriva yrkesmässig trafik under 2018. Transportstyrelsen utfärdade 1 027 tillstånd. Under 2018 olämplighetsförklarades 46 trafikansvariga.

Enligt Transportstyrelsens rapport Transportmarknaden i siffror 2019 var 901 bussföretag verksamma i bussbranschen i Sverige under 2018. Av dem bedrev 272 linjetrafik och 629 charter- och fjärrtrafik. Andelen bussföretagen som bedrevs som aktieföretag var 57 procent och andelen som bedrevs av enskilda näringsidkare var 39 procent. Av företagen var närmare hälften enmansföretag och 22 procent hade en till fyra anställda. Tre procent av företagen hade fler än 100 anställda. Det genomsnittliga antalet fordon som ett bussföretag använde i verksamheten var 17,2 fordon per tillstånd.

Enligt uppgifter i Transportstyrelsens rapport Årsrapport för yrkestrafik, Analysforum 2018 ansökte 33 företag om tillstånd om att bedriva yrkesmässig trafik under 2018. Transportstyrelsen utfärdade 19 tillstånd. Under 2018 olämplighetsförklarades 2 trafikansvariga.

8.2.4 Övriga berörda

Förslagen om kompletteringarna till godsförordningen, vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och de särskilda utstationeringsbestämmelserna för vägtransportsektorn påverkar utlandsetablerade transportföretag och utländska arbetsgivare. Förslagen berör också transportköpare och transportförmedlare.

När det gäller förslaget om att ta bort cabotageundantaget för vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och som enbart utförs inom Sverige berörs även de transportörer som utför den del av en kombinerad transport som utförs på järnväg, inre vattenvägar eller till havs och terminaloperatörerna.

Förslagen om de särskilda utstationeringsbestämmelserna för vägtransportsektorn påverkar också arbetsmarknadens parter när de fullgör sin roll i den svenska arbetsmarknadsmodellen.

Förslagen som berör kör- och vilotider och färdskrivare samt vägarbets-tid berör, med vissa undantag, samtliga företag som utför vägtransporter och inte enbart de som bedriver yrkesmässig trafik. Även förare som utför gods- eller persontransporter på väg berörs av förslagen.

8.2.5 Berörda myndigheter

Av myndigheterna är det framförallt Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket som påverkas, men även Tullverket, Trafikverket, Åklagarmyndigheten, de allmänna domstolarna och de allmänna förvaltningsdomstolarna berörs.

8.3 Konsekvenser för företag

Promemorians bedömning: Förslagen förväntas bidra till tydligare regler sett ur alla berörda intressenters perspektiv. Förslagen leder till en rättvisare konkurrens vilket förbättrar svenska transportföretags konkurrensförhållanden.

Förslagen kan leda till att transportköparnas kostnader ökar vid enskilda transporter.

Skälen för bedömningen

Trafiktillståndsförordningen

I promemorian föreslås att en tillståndshavare när det anmäler att det ska använda ett utländskt fordon i yrkesmässig trafik även ska visa att det föreligger särskilda skäl för att använda fordonet. I samband med anmälan ska också handlingar lämnas in som styrker att fordonet bl.a. är besiktigt och försäkrat. Förslaget innebär även att fordonet först får användas när Transportstyrelsen registrerat att det används i yrkesmässig trafik i vägtrafikregistret. Det föreslås även att det enbart är anställda hos tillståndshavaren som får köra det utländska fordonet. Ändringen innebär en viss ökad administration för svenska tillståndshavare som behöver lämna in fler handlingar vid en fordonsanmälan. Samtidigt kan vissa tillståndshavare inte längre använda upplägget med att anlita förare som inte är anställda för att utföra transporter med de utländska fordonen. I de fall som särskilda skäl inte föreligger för att få använda ett utländskt fordon kan det både innebära vissa olägenheter för företaget och eventuellt en ökad kostnad, eftersom företaget i stället måste använda ett fordon registrerat i Sverige. Som beskrivs i avsnitt 3.3 ändrade Transportstyrelsen sin tillämpning under 2018 vad gäller användandet av utländska fordon. Det är ungefär 180 utländska fordon som används av svenska tillståndshavare. Majoriteten av de utländska fordonen avser fordon från Danmark, Finland och Norge. Av de anmälda fordonen som är registrerade i något annat än dessa länder används den största andelen vid transport av delar till vindkraftverk och den näst största andelen vid timmertransporter. Förslaget till ändring torde få störst påverkan på ett företags möjlighet att använda ett fordon som är registrerat i Danmark, Finland eller Norge. Dessa fordon har det enligt Transportstyrelsens tillämpning varit möjligt att använda under ett år i yrkesmässig trafik. I och med förslaget kommer det att krävas särskilda skäl även för att få använda dessa fordon i yrkesmässig trafik.

I promemorian föreslås också att en tillståndshavare årligen ska anmäla till Transportstyrelsen antalet anställda och antalet förare som är stationerade i Sverige. Förslaget kommer att leda till en ökad administrativ kostnad för samtliga tillståndshavare. En anmälan till Transportstyrelsen uppskattas i genomsnitt ta 5 minuter, under förutsättning att anmälan sker med hjälp av en e-tjänst, vilket innebär att samtliga tillståndshavarna totalt kommer att få lägga ungefär 186 arbetsdagar på att anmäla uppgiften till Transportstyrelsen ($5 \text{ minuter} \cdot (16\,926 + 901) / 60 \text{ minuter} / 8 \text{ timmar}$). Skatteverket har visserligen uppgifter om alla personer som får lön varje månad hos en arbetsgivare, men verket har inte uppgifter om antalet förare.

Detta, är en uppgift som Transportstyrelsen behöver för att bedöma om ett företag uppfyller etableringskravet. Eftersom Transportstyrelsen behöver både uppgifter om antalet anställda och förare, är det rimligt att tillståndshavarna årligen anmäler uppgiften till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen kan utifrån uppgiften om hur många förare ett transportföretag har i Sverige besluta om att inleda en tillsyn om uppgiften inte verkar vara i proportion till antalet fordon som används i verksamheten eller företagets omsättning. Uppgiften ger Transportstyrelsen ökade möjligheter att säkerställa att en tillståndshavare är etablerad i Sverige.

I promemorian föreslås också att ett företag i samband med en tillsyn ska lämna uppgifter på begäran av Transportstyrelsen. Som redan nämnts är förslaget ett förtydligande och föranleder inte någon ytterligare administrativ börda för företagen

Transportstyrelsens avgift för ansökan om tillstånd och tillsynsavgift kan komma att höjas mot bakgrund av ökade kostnader för ärendehandläggning och systemutvecklingskostnader som myndigheten förväntas få med anledning av mobilitetspaketet. Detta leder till högre kostnader för företagen som ansöker om tillstånd och de transportföretag som innehar ett tillstånd.

Transportföretagens konkurrensförhållanden påverkas i första hand av de ändrade bestämmelserna i trafiktillståndsförordningen. Det gäller bl.a. kravet på att ett fordon ska återvända till etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka. När det gäller förslagen i promemorian föreslås det att det även i fortsättningen ska gälla ett tillståndskrav vid transporter med lätta fordon och att kraven på ekonomiska resurser och yrkeskunnande ska vara desamma oavsett om tunga eller lätta fordon används av företaget. Det nämnda torde inte leda till att konkurrensförhållanden förändras eftersom det sedan tidigare har gällt en särreglering i nämnda fall i Sverige. De transporter med lätta fordon som utförs av utlandsetablerade fordon till, från eller inom Sverige kommer till skillnad mot i dag även omfattas av tillståndskrav vilket talar för att konkurrensförhållandena kommer att bli mer jämlika.

De andra förslagen i promemorian med anledning av ändringarna i trafiktillståndsförordningen kommer i stort inte att påverka konkurrensförhållandena med utlandsetablerade transportföretag. Det är ändringarna i trafiktillståndsförordningen som kommer att leda till en mer rättvis konkurrens genom bl.a. skärpta etableringskrav. Genom att myndigheter ska anmäla till Transportstyrelsen om de misstänker att ett utlandsetablerat transportföretag inte uppfyller etableringskravet finns det större möjligheter för Transportstyrelsen att begära att behörig myndighet i etableringsmedlemsstaten ska utreda om det utlandsetablerade företaget uppfyller kraven för att inneha ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Förslaget leder till ökade möjligheter att vidta åtgärder mot företag som inte följer bestämmelserna och kan därför leda till mer rättvis konkurrens och jämlika villkor på marknaden.

Förslaget om att transporter av sällskapsdjur i samband med ett omhändertagande ska undantas från kravet på tillstånd kommer att innebära att fler företag, ideella organisationer m.m. kan erbjuda den tjänsten i samband med att länsstyrelserna upphandlar tjänsten. Dessa transporter har en begränsad påverkan på transportmarknaden och därför

kommer det nya undantaget inte påverka konkurrensförhållanden mellan företag i Sverige.

Både när det gäller gods- och persontransporter präglas marknaden av mikroföretag och små företag samtidigt som en förskjutning och en koncentration på marknaden har skett de senaste åren mot allt större företagsenheter. (Årsrapport för yrkestrafik, Analysform 2018). Särskild hänsyn har tagits till små och medelstora företag, eftersom det inte föreslås att några ytterligare villkor på etablering ska ställas på ett företag, utöver de nya krav som framgår direkt av trafiktillståndsförordningen. De ytterligare villkor som är möjliga att ställa gäller tillgång till anställd personal och tillgång till kontorslokaler med vissa öppningstider eller särskild infrastruktur. Sådana villkor skulle leda till att särskilt små- och medelstora företag skulle få ökade kostnader, eftersom dessa företag många gånger köper in administrativa tjänster som redovisning och löneadministration. Mindre åkerier samarbetar också ofta inom lastbilscentraler eller har avtal med en speditör som förmedlar transporttjänsterna. De har alltså inte alltid själv ett eget kontor med administrativ personal eller ett kontor som är öppet under vanlig kontorstid. Att införa ytterligare villkor skulle också kunna leda till trösklar när åkerierna eller bussföretagen vill växa eller när de ökar sin omsättning.

I övrigt finns det inte skäl eller möjlighet att ta särskild hänsyn till små företag.

Den trafikansvarige kommer vid en olämplighetsförklaring att anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik tills ett godkänt examensprov avlagts. Förslaget innebär ökade kostnader för den trafikansvarige. Att avlägga ett prov i yrkeskunskande hos Trafikverket kostar i dagsläget 640 kronor före kl.18.00 på vardagar och annars 830 kronor. Under 2018 olämplighetsförklarades 48 trafikansvariga.

Godsförordningen

Förslaget om att avskaffa det s.k. cabotageundantaget för inrikes vägtransporter som är del av en kombinerad transport så kommer sannolikt att leda till ett minskat utbud av transporttjänster från utlandsetablerade transportföretag. Det kan i så fall förväntas leda till att det i större utsträckning blir svenska åkerier som framöver kommer att utföra sådana vägtransporter. Det kan även tänkas att närvaron i Sverige av utlandsetablerade transportföretag minskar, vilket gör att svenska åkerier även kommer att utföra en större andel av andra slag av transporter. Förslaget kan därmed förväntas leda till ökade priser för enskilda transporter och därmed ökade kostnader för transportköparna. Hur stora dessa prisökningar blir är svårt att bedöma men följande kan noteras.

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 från 2019 (gäller exklusive förare från de nordiska länderna). Enligt statistik från Eurostat och Trafikanalys utförs 62 procent av alla transporter till och från Sverige med utlandsregistrerade fordon, inklusive cabotage, av fordon registrerade i medlemsstater med en minimilön som understiger 1 000 EUR, eller cirka 11 000 SEK per månad. Trafikverket har i rapporten Hinder för ökad omlastning till intermodala järnvägstransporter från 2019 beräknat att ett europeiskt åkeri med 50

procent lägre lönekostnad än ett normalt svenskt åkeri får en lastbilskostnad per kilometer som är 19 procent lägre än ett normalt svenskt åkeri. Det finns med andra ord anledning att tro att ökade marknadsandelar för svenska transportföretag till följd av minskat utbud från utlandsetablerade transportföretag kommer att kunna påverka priset för enskilda transporter i relativt stor utsträckning. I sammanhanget bör det dock noteras att denna promemoria även innehåller förslag på nya utstationeringsbestämmelser för vägtransportsektorn. Även om utstationeringslagen redan är tillämplig på vägtransporter, förväntas förslagen leda till ett ökat löneläge bland berörda förare. Med andra ord kan priset på aktuella transporter förväntas öka även av andra skäl.

En annan fråga är hur många transporter som faktiskt kommer att beröras av förslaget att avskaffa cabotageundantaget och därmed hur stora effekterna blir på aggregerad nivå. Även i det fallet är det svårt att göra några exakta förutsägelser. Tillgänglig statistik visar inte hur många transporter som utlandsetablerade transportföretag utför i Sverige som faller in under definitionen av en kombinerad transport. Utifrån den tillståndsmätning som Transportstyrelsen genomförde 2019 kan det dock noteras att av de transporter som utförs av utlandsetablerade transportföretag utgör, enligt Polismyndighetens bedömning, någon procent en regelenlig kombinerad transport. Detta innebär att av de 2,5 miljoner vägtransporter som utförs med utländska lastbilar enligt Trafikanalys statistik från 2016 utgör ungefär 25 000 en del av en kombinerad transport. Samtidigt kan den förenkät som utfördes tyda på att berörda transportföretag som anser sig utföra sådana vägsträckor var 5 procent, vilket i så fall skulle betyda 125 000 sådana transporter. Med utgångspunkt i Polismyndighetens bedömningar i tillståndsmätningen blir de aggregerade effekterna med andra ord relativt små, eftersom endast 25 000 transporter av utlandsetablerade transportföretag skulle tvingas underordna sig de nya restriktionerna. Om man i stället utgår ifrån den nämnda förenkäten blir effekterna möjligen större. Dock bör det konstateras att det då handlar om transporter som antingen redan sker i enlighet med cabotagebestämmelserna eller som inte alls är förenliga med de regler för marknadstillträde som gäller nationella transporter i Sverige i dag (med beaktande av Polismyndighetens bedömning). En möjlig effekt skulle dock kunna vara att transporter som inte utförs i enlighet med gällande bestämmelser kan komma att minska om cabotageundantaget tas bort. Detta kan antingen bero på att bristande kunskaper om hur cabotageundantaget faktiskt får användas inte kommer att spela någon roll sedan undantaget tagits bort eller på att medvetna regelöverträdelser blir färre om cabotageundantaget inte längre kan användas som förevändning.

Förslaget om kombinerade transporter kan även påverka de transportörer som utför den del av en kombinerad transport som utförs på järnväg, inre vattenvägar eller till havs och terminaloperatörerna. I sammanhanget kan det lyftas fram att branschen enligt nämnda rapport från Trafikverket uppger att konkurrensen med vägtrafiken är mycket hård, där transportkostnaden (priset) och vägtrafikens flexibilitet är det mest avgörande. Utländska åkerier har sänkt lönekostnaderna vilket gett vägtransporterna en ännu större konkurrensfördel. Prissänkningen gör att lastbilen blir konkurrenskraftig på allt längre avstånd. Intermodala järnvägstransporter har i dag svårt att konkurrera med lastbilstrafiken. Det

är först vid avstånd på 400 kilometer som järnvägen blir gynnsammare än vägen, förutsatt att föraren arbetar under svenska villkor, och först vid 600 kilometer om föraren arbetar med utländska villkor.

Trafikverkets slutsats är dock att det inte är någon bra idé att begränsa den utveckling som har skett på vägsidan i syfte att göra intermodala järnvägstransporter mer attraktiva. Det måste i stället handla om att göra intermodala järnvägstransporter attraktivare och bättre än de är i dag, genom att effektivisera, hitta nya lösningar och skapa ett bättre transportalternativ. Järnvägsbranschen behöver därför öka sina insatser. Till detta behövs även insatser från samhällets aktörer, för att stimulera utveckling och innovation, och åtgärder för att möjliggöra robusta logistikupplägg som kan vara konkurrenskraftiga över tid. Sett i det ljuset och med utgångspunkten att 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.

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.

När det gäller förslaget till ändrade ansvarsbestämmelser kan det konstateras att de villkor som ett utlandsetablerat transportföretag måste uppfylla för att få bedriva internationella transporter eller cabotage-transporter följer direkt av godsförordningen. Genom förslaget om ändrade ansvarsbestämmelser kommer dock de utlandsetablerade transportföretagen att kunna påföras ett straffansvar eller en sanktionsavgift vid överträdelse av bestämmelserna. Ett utlandsetablerat transportföretag kommer alltså enligt förslaget att kunna påföras en sanktionsavgift när det bryter mot bestämmelserna om karenstid vid cabotage-transporter eller om bevis avseende transporten inte kan tillhandahållas vid vägkontrollen. Även utlandsetablerade transportföretag som bedriver trafik med fordon eller fordonskombinationer överstigande 2,5 ton kommer att kunna påföras en sanktionsavgift vid överträdelse av cabotagebestämmelserna och vid överträdelse av bestämmelserna om internationella transporter kommer det vara möjligt att påföra företaget ett straffansvar. Detta ökar incitamenten till att följa nämnda bestämmelser.

Transportköparna kan också påverkas av ökade stilleståndskostnader när även transporter med lätta fordon kan komma att omfattas av bestämmelsen om påförande av sanktionsavgift och om sanktionsavgiften inte betalas omgående får fordonet hindras från fortsatt färd och låsas fast (klampas).

Transportföretagens konkurrensförhållande påverkas i första hand av ändringarna i godsförordningen och de kommande kontrollerna av regelverket. De svenska transportföretagens konkurrenskraft stärks genom att det blir rättvisare villkor när det s.k. cabotageundantaget tas bort vid inrikes vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport. Rättvisare konkurrensvillkor gynnar små och medelstora transportföretag

i Sverige. En sannolik konsekvens är också att transportköparnas kostnader ökar vilket kan leda till att deras konkurrensförhållande påverkas negativt.

Kör- och vilotider

Förslaget som avser sanktionsavgiftens storlek vid utebliven registrering av en gränspassage innebär inte att någon ny skyldighet införs för föraren eller transportföretaget. Förslaget innebär alltså inte några nya administrativa kostnader. Däremot innebär förslaget att transportföretaget påföras en sanktionsavgift om föraren av någon anledning inte registrerat en gränspassage. Införandet av en sanktionsavgift kommer att medföra ökade incitament för transportföretagen att säkerställa att föraren följer de nya bestämmelserna. Storleken på den nya sanktionsavgiften ligger i linje med avgiften för motsvarande överträdelser.

Förslagen innebär att Transportstyrelsens företagskontroller ska omfatta fler kontrollmoment och att överträdelser som ska beaktas vid riskvärderingen utökats till överträdelser av bestämmelser om vägarbetstid. Detta medför att Transportstyrelsen kommer att få ökade kostnader vid ärendehandläggning och systemutvecklingskostnader vilket kan leda till en högre tillsynsavgift.

Förslagen påverkar inte företagens konkurrensförhållanden nämnvärt eftersom det i första hand avser kompletterande bestämmelser till och genomförandet av mobilitetspaketet. Detta gäller även små och medelstora företag. Att vissa transporter inom bygg- och anläggningsbranschen inte undantas från kör- och vilotidsregelverket kan innebära att motsvarande verksamheter i andra EES-stater får lägre administrativa kostnader eftersom de nationellt undantas från kör- och vilotidsbestämmelserna.

Vägarbetstid

Förslagen om ändringar av regleringen om vägarbetstid får inte några större konsekvenser för transportföretagen eftersom Transportstyrelsen redan i dag utövar tillsyn över att arbetsgivare och egenföretagare följer bestämmelserna i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. En konsekvens av att en polisman eller bilinspektör regelbundet ska kontrollera om föraren arbetat längre än 60 timmar per vecka i samband med en vägkontroll är att det finns utökade möjligheter att upptäcka de företag som fuskar med reglerna. Förslaget innebär inte några utökade administrativa kostnader för transportföretagen.

Förslagen som rör vägarbetstid påverkar inte konkurrensförhållanden för svenska transportföretag eftersom det rör genomförandet av mobilitetspaketet. Förslagen leder till bättre konkurrensvillkor mellan transportföretagen eftersom upptäcktsrisken vid fusk ökar.

Även små och medelstora företag får bättre konkurrensvillkor när upptäcktsrisken vid fusk ökar.

Utstationering inom vägtransportsektorn

De nya och ändrade regler som föreslås kommer inte i sig leda till några större förändringar i fråga om när en förare inom vägtransportsektorn ska anses vara utstationerad och vilka skyldigheter som gäller för arbetsgivare som utstationerar förare till Sverige.

De förändringar som föreslås avser i första hand vissa lättnader och undantag. Den tydligaste lättningen är att en arbetsgivare inte längre kommer att behöva ha en kontaktperson på plats i Sverige när transportern utförs åt ett utlandsetablerat transportföretag. En annan förändring är att arbetsgivare i stället för att anmäla utstationeringar direkt till Arbetsmiljöverket ska kunna använda ett standardiserat gränssnitt för IMI som kommer att gälla för utstationeringar inom samtliga medlemsstater. Detta bör kunna ses som en förenkling för berörda arbetsgivare. I fråga om undantag så kommer förare som utför bilaterala transporter enligt tjänsteavtalsfallet eller transittransporter i utlandsetablerade transportföretag inte längre att kunna anses vara utstationerade i Sverige.

Den största förändringen är dock att ett antal olika aspekter av utstationering inom vägtransportsektorn kommer att tydliggöras. Sannolikt har många berörda arbetsgivare inte uppfattat att utstationeringslagen har varit tillämplig på deras verksamheter. Antalet anmälningar om utstationering till Arbetsmiljöverket tyder på det. De senaste åren har antalet anmälningar inom området ”Landtransport; rörsystem” varit 200–300 stycken. Enligt statistik från Trafikanalys utförs årligen närmare 2,5 miljoner vägtransporter till eller från Sverige, inklusive cabotage, av utlandsregistrerade fordon. Även om inte alla dessa transporter utförs av förare som är att betrakta som utstationerade är det uppenbart att antalet anmälda fall av utstationering är betydligt lägre än det faktiska antalet.

Detta gör det troligt att många berörda arbetsgivare kommer att uppleva att de svenska reglerna om utstationering inom vägtransportsektorn skärps snarare än motsatsen. Om Polismyndigheten och Tullverket kommer att kontrollera deklarerationer om utstationering i den utsträckning som förutses i promemorian och om de kommer att besluta om förskott för sanktionsavgift och hindrande av fortsatt färd vid upptäckta överträdelser så kommer uppfattningen hos många arbetsgivare att reglerna har skärpts troligen att understrykas.

För arbetsgivare som hittills avlönat sina anställda förare i enlighet med etableringslandets lönenivå kommer i många fall lönekostnaderna öka betydligt om förarna i stället får lön i enlighet med svenska kollektivavtal. Enligt Eurostat utgör Bulgarien, Lettland, Ungern och Rumänien den grupp länder inom EU med lägst minimilöner. I samtliga fall är minimilönen mindre än 500 EUR per månad, det vill säga motsvarande mellan 5 000 och 6 000 SEK per månad. Enligt Trafikanalys statistik stod fordon från dessa länder för drygt 300 000 transporter till eller från Sverige, inklusive cabotage 2016. Detta motsvarar cirka 17 procent av alla sådana transporter. I gruppen medlemsstater med minimilöner mellan 500 och 1000 EUR ingår Kroatien, Tjeckien, Slovakien, Polen, Estland, Litauen, Portugal, Grekland och Slovenien. Fordon registrerade i dessa länder står för drygt 800 000 eller 45 procent av de nämnda transportererna. Det innebär att omkring 62 procent av alla transporter till och från Sverige med utlandsregistrerade fordon, inklusive cabotage, utförs av fordon registrerade i medlemsstater med en minimilön som understiger 1 000 EUR, eller mellan 10 000 och 12 000 SEK per månad. Det går givetvis inte att dra några säkra slutsatser gällande faktisk lönenivå för de berörda förarna, men dessa uppgifter ger åtminstone en bild av löneläget i dessa länder.

I Svenska Transportarbetareförbundets kollektivavtal för förare som är utstationerade till Sverige är ingångslönen 26 840 SEK per månad. Även om dessa data är förknippade med visst bortfall och om jämförbarheten länder emellan är låg, är det uppenbart att en anpassning till svenska löner kommer att innebära avsevärt högre lönekostnader för många arbetsgivare.

Förslaget stärker svenska transportföretags konkurrenskraft eftersom tillämpningen av utstationeringsreglerna förtydligas. En följd är även att kostnaderna för köpare av vägtransporttjänster kan öka vilket kan påverka deras konkurrenskraft negativt.

Det bedöms inte finnas skäl eller möjlighet att anpassa reglerna för små- och medelstora företag och det kan erinras om att förslagen i direktivet syftar just till att värna sådana företag.

8.4 Konsekvenser för förare

Promemorians bedömning: Sett ur ett arbetstagarperspektiv förväntas förslagen kunna bidra till högre lönenivåer och bättre sociala villkor.

Skäl för bedömningen

Trafiktillståndsförordningen

Förslaget som berör begränsningar i användningen av utländska fordon bedöms leda till förbättrade arbetsvillkor för vissa förare genom att det blir tydligare under vilka förutsättningar utländska fordon får användas och att det regleras att de utländska fordonen enbart får köras av tillståndshavarens personal. Med de föreslagna reglerna blir det svårare att missbruka reglerna genom bulvanupplägg med förare som har sämre löner än förare anställda i Sverige.

Godsförordningen

Förslaget om att cabotagebestämmelserna ska gälla vid en inrikes vägtransport som utgör del av en kombinerad transport bedöms leda till att förarnas sociala villkor förbättras eftersom det blir svårare för utlandsetablerade transportföretag att missbruka regelverket genom att bedriva en varaktig verksamhet i Sverige med förare som har sämre löner än förare anställda i Sverige.

Kör- och vilotider

Ansvarsbestämmelserna för överträdelser av bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare föreslås inte ändras. Föraren kan enligt befintliga ansvarsbestämmelser dömas till penningböter vid en utebliven registrering av gränspassage enligt 9 kap. 5 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Förslaget påverkar alltså inte det ansvar som kan påföras en förare. Däremot föreslås i promemorian att ett transportföretag ska kunna påföras en sanktionsavgift om föraren inte har registrerat en gränspassage.

Om uppgifter saknas vid en vägkontroll kommer föraren att få möjlighet att kontakta transportföretaget eller annan som kan tillhandahålla dessa.

Detta kan i någon mån förenkla för föraren, men han eller hon kommer även i fortsättningen att vara skyldig att inneha och på begäran visa upp färdskrivaruppgifter enligt artikel 36 i färdskrivarförordningen.

Vägarbetstid

Genom att även en polisman och bilinspektörer vid en vägkontroll ska kontrollera om förarens arbetstid per vecka inte överstiger 60 timmar förbättras förarnas arbetsvillkor eftersom det finns ökade möjligheter att upptäcka fall där bestämmelserna om arbetstid inte följts av arbetsgivare.

Utstationering inom vägtransportsektorn

Det kan antas att de nya reglerna kommer att innebära högre lön för förare från länder med lägre löneläge än det som gäller i Sverige. Mer än 60 procent av alla godstransporter med utlandsregistrerade tunga lastbilar till och från Sverige, inklusive cabotage, utförs av företag med hemvist i medlemsstater med en minimilön på 1 000 EUR eller lägre. För förare från dessa länder bör förslagen med tiden kunna leda till betydande löneökningar när de är utstationerade till Sverige.

8.5 Konsekvenser för myndigheter

Promemorians bedömning: Förslagen innebär att Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Tullverket får nya uppgifter. I viss mån kommer även Åklagarmyndigheten, de allmänna domstolarna, de allmänna förvaltningsdomstolarna och Trafikverket att få tillkommande uppgifter. En konsekvens av förslagen är även behov av viss systemutveckling i framför allt Transportstyrelsen och till viss del i Polismyndigheten. Kostnaderna bedöms kunna hanteras inom befintliga anslag.

8.5.1 Trafiktillståndsförordningen

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen får systemutvecklingskostnader med anledning av förslaget om att antalet anställda och förare ska registreras i vägtrafikregistret. Sådana kostnader uppstår både för att ändra i vägtrafikregistret och för att utveckla en e-tjänst genom vilken transportföretaget kan anmäla antalet anställda och förare. Förslaget om att myndigheter ska göra en anmälan till Transportstyrelsen om de misstänker att ett utlandsetablerat transportföretag inte uppfyller etableringskravet leder också till systemutvecklingskostnader. Transportstyrelsen behöver på grund av det anpassa sitt ärendehanteringssystem. Transportstyrelsen förväntas även få hantera ett antal förfrågningar per år från nationella kontaktpunkter i andra medlemsstater om att kontrollera om en svensk tillståndshavare uppfyller kravet på etablering.

Förslaget som avser en fordonsanmälan av ett utlandsregistrerat fordon och som innebär att ett företag måste visa särskilda skäl för att få använda fordonet och handlingar som visar på att fordonet är trafiksäkert kan leda

till att myndigheten får ökad arbetsbelastning. Det beror på att myndigheten i fler ärenden än i dag behöver meddela tillståndshavaren att det anmälda fordonet inte registrerats i vägtrafikregistret på grund av att anmälan inte varit fullständig och att fordonet av den anledningen inte får användas. Det kan föranleda att företaget återkommer med en ny anmälan eller kompletterar sin tidigare anmälan flera gånger vilket leder till att ett ärende tar längre tid att utreda eller att Transportstyrelsen får handlägga fler ärenden. Med tydlig information till företagen om vad som gäller om det anmäler att det ska använda ett utländskt fordon i sin verksamhet bör den ökade arbetsbelastningen bli marginell.

Att en trafikansvarig ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik tills han eller hon avlagt ett prov i yrkeskunnande leder till att vissa ändringar behöver göras i vägtrafikregistret. Även förslaget att nya belastningsuppgifter ska överföras från Polismyndigheten till vägtrafikregistret leder till vissa systemutvecklingskostnader.

I övrigt kommer Transportstyrelsen med anledning av ändringarna i trafiktillståndsförordningen få ökade systemutvecklingskostnader när bl.a. fler uppgifter ska utbytas via ERRU. Ärendehandläggningen bedöms även bli mer omfattande när villkoren för främst etableringskravet utökas till att exempelvis omfatta att fordon återvänder minst var åttonde vecka till driftcentralen och att företaget ska förfoga över ett antal förare som normalt är stationerade vid ett driftscentrum i Sverige som står i proportion till företagets transportvolym.

Transportstyrelsen kommer att behöva uppdatera bl.a. vägledningarna och mallar och se över sin praxis. Myndigheten kommer också att behöva utbilda medarbetarna om de nya bestämmelserna. Transportstyrelsen kommer även att behöva se över och ändra i föreskrifter på yrkestrafikområdet.

Uppskattningsvis kommer de utökade arbetsuppgifterna för tillståndsprövning och tillsyn av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik att kräva två årsarbetskrafter. De initiala kostnaderna för systemutvecklingen uppskattas uppgå till 11,5 miljoner kronor. Till det kommer löpande kostnader för drift och förvaltning som bedöms uppgå till ca 0,5 mnkr per år. Transportstyrelsen bedöms kunna hantera de tillkommande arbetsuppgifterna och kostnaderna för systemutveckling inom befintlig anslagsram.

Polismyndigheten

Mot bakgrund av den tillkommande underrättelseskyldigheten vad gäller utlandsetablerade transportföretag kan Polismyndigheten få en viss ökad belastning genom att de behöver skicka en anmälan till Transportstyrelsen när de misstänker att det utlandsetablerade transportföretaget inte uppfyller etableringskravet.

Två nya straffbestämmelser föreslås som avser om tillståndshavaren brutit mot bestämmelserna om användandet av utländska fordon och vid utebliven anmälan av antalet anställda och förare. Detta leder till att Polismyndigheten kommer att få utreda flera brott.

Polismyndigheten kommer få vissa kostnader för systemutveckling när nya belastningsuppgifter ska föras över till vägtrafikregistret. Polismyndigheten kommer också att få vissa systemutvecklingskostnader

när fler uppgifter, bl.a. uppgifter om vilka fordon ett utlandsetablerat transportföretag använder och ett företags riskvärde, ska vara tillgängliga via ERRU i samband med en vägkontroll.

Den tillkommande arbetsuppgiften bedöms inte vara mer omfattande än att det ryms inom befintliga anslag för myndigheterna.

Övriga myndigheter

Både Skatteverket och Arbetsmiljöverket kan i någon mån få en marginell ökad belastning genom att de behöver skicka en anmälan till Transportstyrelsen när de misstänker att ett utlandsetablerade transportföretaget inte uppfyller etableringskravet.

Åklagarmyndigheten kan med anledning av de nya straffbestämmelserna behöva se över Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott (ordningsbotskatalogen). De nya straffbestämmelserna kommer också att leda till att de allmänna domstolarna får hantera något fler mål.

Trafikverket kan behöva se över och ändra i sina IT-system så att en olämplighetsförklarad trafikansvarig kan boka och avlägga provet i yrkeskunnande.

De allmänna förvaltningsdomstolarna kan också komma att påverkas främst genom att något fler mål när reglerna om fordonsanmälan som rör utländska fordon skärps.

De tillkommande arbetsuppgifterna bedöms inte vara mer omfattande än att det ryms inom befintliga anslag för myndigheterna.

8.5.2 Godsförordningen

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen kan inledningsvis få fler ärenden att handlägga som avser otillåtna cabotagetransporter. Ökningen uppstår med anledning av att ansvarsbestämmelsen ändras så att de nya villkoren i godsförordningen om karenstid, att bevis ska tillhandahållas under vägkontrollen och att lätta fordon omfattas av ansvarsbestämmelsen. Initialt kan regelefterlevnaden bli sämre när de nya bestämmelserna börjar tillämpas. Även ändringen som innebär att bestämmelserna om cabotagetransport ska gälla för en vägtransport som utgör en del av en kombinerad transport kan leda till att Transportstyrelsen får fler ärenden att handlägga om otillåtna cabotagetransporter. Huruvida antalet ärenden ökar beror på i vilken mån de utlandsetablerade transportföretagen kommer att följa de nya bestämmelserna. Inflödet av ärenden till Transportstyrelsen beror också till stor del på hur många kontroller Polismyndigheten och Tullverket kommer att utföra.

I övrigt bedöms Transportstyrelsen initialt behöva uppdatera vägledningarna och mallar och se över sin praxis samt utbilda medarbetarna om de nya bestämmelserna. Mot bakgrund av ändringarna i godsförordningen kan styrelsen också få handlägga något fler ärenden som berör ansökan om gemenskapstillstånd. De nya uppdragen om att ta fram en tillsynsstrategi och samordna kontroller av bestämmelserna om cabotagetransporter med andra medlemsländer inom EES har myndig-

heten till viss del redan fullgjort och bedöms därför enbart marginellt leda till ökat arbete.

De tillkommande arbetsuppgifterna bedöms rymmas inom befintlig anslagsram.

Polismyndigheten och Tullverket

Även Polismyndigheten och Tullverket kommer att behöva utbilda medarbetare om de nya bestämmelserna om cabotagetransporter och kombinerade transporter. Polismyndigheten och Tullverket kommer i övrigt att påverkas i viss mån av förslaget till kompletterande bestämmelser till godsförordningen. Kontrollerna som utförs kommer att innehålla fler moment bl.a. av att fordonet inte utfört cabotagetransporter i Sverige under en karenperiod. De nya momenten kan innebära att den enskilda kontrollen förlängs vilket kan leda till att färre kontroller kan genomföras under ett arbetspass. Inledningsvis kan antalet överträdelser mot de nya bestämmelserna också vara vanligt förekommande vilket leder till att de enskilda kontrollerna blir längre när beslut om förskott och klampning behöver hanteras. Antalet fordon som omfattas av regelverket utökas när även lätta fordon över 2,5 ton omfattas av kraven på gemenskaps- och förartillstånd vilket leder till ett utökat uppdrag för myndigheterna. Polismyndigheten och Tullverket kommer också att behöva föra statistik över de kontroller som de utför och meddela uppgifterna till Transportstyrelsen samt delta i arbetet med en tillsynsstrategi.

De tillkommande uppgifterna bedöms rymmas inom befintliga anslagsramar.

Domstolarna

De nya ansvarsbestämmelserna kan leda till att både de allmänna domstolarna och de allmänna förvaltningsdomstolarna åtminstone inledningsvis får marginellt fler mål att handlägga eftersom det inte finns några prejudikat som avser de nya bestämmelserna.

De tillkommande uppgifterna bedöms rymmas inom befintliga anslagsramar.

8.5.3 Kör- och vilotider

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen kommer i viss mån att behöva ändra sina mallar och vägledning när en ny sanktionsavgift införs vid utebliven registrering av gränspassage i färdskrivaren. I och med att kontrollperioden som en polisman eller bilinspektör i regel ska kontrollera vid en vägkontroll förlängs från 29 till 57 dagar från den 31 december 2024 torde Transportstyrelsen få hantera fler och mer omfattande ärenden som Polismyndigheten rapporterar till styrelsen.

Myndigheten får vissa tillkommande uppgifter i samban med att myndigheter i andra medlemsstater begär information om ett visst transportföretag eller begär att Transportstyrelsen ska utföra en kontroll av ett visst transportföretag i Sverige.

Transportstyrelsen kommer även att få systemutvecklingskostnader när överträdelse av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete ska ingå i riskvärderingssystemet samtidigt som beräkningen av ett transportföretags riskvärde kommer att ändras när beräkningen ska harmoniseras samtidigt som fler uppgifter ska ingå i beräkningen. Transportstyrelsen behöver tillsammans med Polismyndigheten ta fram en effektiv lösning på hur resultatet efter varje vägkontroll på ett enkelt och effektivt sätt kan rapporteras till Transportstyrelsen och registreras i riskvärderingssystemet.

Transportstyrelsen kommer i egenskap av typgodkännandemyndighet att få fler ärenden att handlägga med anledning av ändringar i mobilitetspaketet som innebär att nya versioner av färdskrivare ska utvecklas. De nya färdskrivarna kommer även att innebära att Transportstyrelsen behöver utfärda nya förarkort och verkstadskort, då filstrukturen på dessa korttyper ändras. Detta innebär tekniska ändringar i system för utfärdande av färdskrivarkort som därför behöver uppdateras. De nya färdskrivarkorten ska också godkännas.

Uppskattningsvis kommer de utökade arbetsuppgifterna för tillsyn av kör- och vilotider och vägarbetstid (se nedan) att kräva 3 årsarbetskrafter. De initiala kostnaderna för systemutvecklingen när det gäller kör- och vilotider, vägarbetstid, färdskrivare samt färdskrivarkort uppgår uppskattningsvis till 10 miljoner kronor. Transportstyrelsen bedöms kunna hantera de tillkommande uppgifterna inom befintlig anslagsram.

Polismyndighet

Enligt förslaget ska föraren få möjlighet att kontakta transportföretaget vid en vägkontroll för att tillhandahålla bevis. Även om avsikten är att beviset ska tillhandahållas innan en vägkontroll är avslutad och därmed inte förlänga tidsåtgången för kontrollen kan det i enskilda fall ändå bli fallet. En ökad tidsåtgång för enskilda kontroller kan medföra att det antal kontroller som Polismyndigheten kan genomföra under ett arbetspass minskar. Vidare medför förlängningen från den 31 december 2024 av att kontrollperioden till 57 dagar att en kontroll blir mer omfattande och fler överträdelse kan upptäckas i samband med en vägkontroll. Det leder sannolikt till fler beslut om ordningsböter, förskott för sanktionsavgifter och rapporter till Transportstyrelsen och alltså kan de enskilda kontrollerna förlängas. Samtidigt är en följd av att kontrollperioden förlängs att det kvantitativa kravet på kontroller som gäller enligt EU-regleringen uppnås efter färre vägkontroller än i dag. Det beror på att det kvantitativa kravet utgår ifrån hur många arbetsdagar som kontrolleras och inte antalet vägkontroller.

Med anledning av ändringar i färdskrivarförordningen ska Polismyndigheten senast under hösten 2024 utrusta polismän och bilinspektörer i lämplig omfattning med utrustning för fjärravläsning av färdskrivaren. Polismyndigheten kommer även att få tillkommande administrativa arbetsuppgifter genom att de ska förse Transportstyrelsen med information om samtliga 18 000 till 20 000 vägkontroller som utförs varje år så att Transportstyrelsen kan lägga in dessa i riskvärderingssystemet. Detta kommer sannolikt utöver ökade administrativa arbetsuppgifter leda till systemutvecklingskostnader.

Polismyndigheten bedöms kunna hantera de tillkommande uppgifterna inom ram.

Övriga myndigheter

Åklagarmyndigheten kan med anledning av den nya sanktionsavgiften behöva se över ordningsbetskatalogen. Både de allmänna domstolarna och de allmänna förvaltningsdomstolarna kan få marginellt fler mål att handlägga om att förare underlåtit att registrera gränspassager.

Myndigheterna bedöms kunna hantera de tillkommande uppgifterna inom ram.

8.5.4 Vagarbetstid

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har det senaste åren prioriterat ner tillsynen av efterlevnaden av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Ändringarna i kontrolldirektivet innebär att tillsyn av att regelverket följs behöver ske även om det inte införts ett kvantitativt krav. Förslaget i promemorian innebär att Transportstyrelsen kommer att få hantera anmälningar från Polismyndigheten om misstänkta överträdelser av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbetet. Myndigheten behöver därför ta fram nya riktlinjer hur en anmälan från polisen ska hanteras. Förslaget förutsätter även att ärendehanteringssystemet anpassas. Att hantera anmälningarna från polisen kommer att leda till att myndigheten får fler ärenden att hantera. I övrigt kommer inte Transportstyrelsens tillsyn av bestämmelserna i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete att påverkas i någon större grad. Transportstyrelsen kan komma att få handlägga någon begäran om information om ett transportföretag eller en begäran om att myndigheten ska utföra en kontroll av ett företag med anledning av de nya bestämmelserna om informationsutbyte. Förslaget om att Transportstyrelsen ska ta fram en tillsynsstrategi och att myndigheten ska skicka statistik till kommissionen ligger i linje med uppgifter som Transportstyrelsen redan utför.

Polismyndigheten

Polismyndigheten utför årligen mellan 18 000 och 20 000 kontroller av kör- och vilotidsbestämmelserna. Myndigheten kommer att få ytterligare ett moment att kontrollera när de regelbundet ska kontrollera om förarna arbetat längre än 60 timmar. Detta kan leda till att kontrollerna förlängs vilket kan påverka antalet kontroller som kan genomföras under ett arbetspass. Samtidigt får Polismyndigheten också en ökad administration när den behöver skicka en anmälan till Transportstyrelsen om att en arbetsgivare eller egenföretagare har brutit mot bestämmelserna i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. De tillkommande arbetsuppgifterna bedöms kräva ungefär 2 årsarbetskrafter. Bedömningen baseras på uppskattningen att en polisman eller bilinspektör kontrollerar bestämmelserna om vägarbetstid vid ungefär 12 000 vägkontroller och att den tillkommande kontrollmomentet tar 10 minuter. Samtidigt bedöms att en anmälan kommer att göras till Transportstyrelsen vid ungefär 300

kontroller (i linje med antalet rapporter som rör kör- och vilotider), vilket uppskattas ta runt 30 minuter. Polismyndigheten kommer även att behöva föra statistik över de kontroller som de utför och lämna uppgiften till Transportstyrelsen. Polismyndigheten behöver inledningsvis genomföra en utbildningsinsats för berörd personal om bestämmelserna i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete. De tillkommande uppgifterna bedöms kunna hanteras inom befintlig anslagsram.

8.5.5 Utstationering inom vägtransportsektorn

Utgångspunkter

Förslagen om utstationering innebär inte i sig några större förändringar i fråga om när en förare inom vägtransportsektorn ska anses vara utstationerad och vilka skyldigheter som gäller för arbetsgivare som utstationerar förare till Sverige. Det förslagen faktiskt innebär är att vissa undantag från utstationering införs och att vissa administrativa lättnader införs för arbetsgivarna. Samtidigt kommer förslagen att innebära att bestämmelserna för utstationering inom vägtransportsektorn tydliggörs på ett sätt som möjliggör och underlättar effektivare kontroller jämfört med vad som gäller i dag.

I sammanhanget bör det erinras om att en viktig förändring i de svenska utstationeringsreglerna skedde den 30 juli 2020. Sedan dess måste alla utstationeringar till Sverige anmälas till Arbetsmiljöverket. Tidigare behövde utstationeringar som pågick i högst fem dagar inte anmälas. Eftersom många utländska vägtransportföretag verkar i Sverige under kortare perioder än fem dagar har antalet utstationeringar med anmälningsplikt troligtvis ökat i en betydande utsträckning i och med förändringen. Eftersom samtliga utstationeringar nu ska anmälas har dessutom förutsättningarna för berörda myndigheter att kontrollera att en anmälan om utstationering gjorts underlättats betydligt. Under hösten 2020 har också Arbetsmiljöverket med Polismyndighetens hjälp och med utökad intensitet utfört kontroller av anmälningar om utstationering inom vägtransportområdet.

Men trots att utstationeringslagen redan gäller för förare inom vägtransportområdet, trots att de förslag som lämnas i promemorian innebär vissa lättnader och trots att en viktig utökning av anmälnings-skyldigheten redan genomförts är utgångspunkten för analysen av konsekvenserna för berörda myndigheter att det till stor del handlar om ny verksamhet. Detta gäller även om det i en strikt mening skulle kunna hävdas att det rör sig om att uppgifter flyttas från Arbetsmiljöverket till Polismyndigheten, Tullverket och Transportstyrelsen

De arbetsuppgifter som påverkar myndigheterna i störst utsträckning anknyter till kravet att berörda arbetsgivare ska lämna in en utstationeringsdeklaration. En utgångspunkt för bedömningarna nedan är att de nya bestämmelserna om skyldighet att lämna in en utstationeringsdeklaration kontrolleras och utreds vid och efter alla vägkontroller av transporter där utstationering enligt förslagen i avsnitt 7.8 ska anses föreligga. Det handlar alltså om kontroller av inrikes transporter utförda av utländska transportföretag. De förutsägelser som görs bygger på följande beräkningsförutsättningar och antaganden.

Polismyndigheten genomför varje år cirka 20 000 vägkontroller av yrkestrafik. Omkring 45 % av myndighetens vägkontroller kan antas gälla utlandsetablerade företag, vilket motsvarar 9 000 vägkontroller per år.

Enligt Transportstyrelsens rapport Tillståndsmätning 2019 (TSG 2017–3925) var cirka 10 procent av de utlandsetablerade företagens transporter antingen cabotage eller vägdelar av kombinerade transporter.

Med motsvarande andel i Polismyndighetens ordinarie vägkontroller skulle det handla om cirka 900 kontrollerade transporter per år. Det innebär i sin tur att 8 100 av vägkontrollerna kan antas gälla internationella transporter. Hur stor andel av dessa transporter som är icke-bilaterala transporter är svårt att bedöma. Uppskattningsvis utförs cirka 60 % av de internationella transportererna till och från Sverige av transportföretag etablerade i länder som ofta utför icke-bilaterala transporter till och från Sverige. Denna uppskattning bygger på antagandet att transportföretag etablerade i länder med en minimilön under 1 000 EUR i första hand utför transporter till eller från Sverige som inte är bilaterala medan transportföretag etablerade i länder med en minimilön över 1000 EUR i första hand utför bilaterala transporter till eller från Sverige.

Med dessa antaganden skulle sammanlagt 900 av de sammanlagt 20 000 transporter som Polismyndigheten kontrollerar varje år vara transporter där utstationering enligt förslaget i avsnitt 7.8 ska anses föreligga.

En viktig fråga för en uppskattning av resursåtgången i berörda myndigheter är hur stor andel av de kontrollerade transportererna som kan förväntas överträda skyldigheten att lämna in och medföra en kopia på en utstationeringsdeklaration. I dessa fall kan nämligen tidsåtgången per ärende antas vara betydligt större än om en kontroll visar att reglerna följs. Å ena sidan rör det sig om regler som av många transportföretag kommer att uppfattas som helt nya och kanske därför okända tills de blir föremål för en kontroll första gången. Å andra sidan genomförs nu harmoniserade regler där utstationeringsdeklarationer ska kunna lämnas via IMI innan utstationering till samtliga medlemsstater inom EU, vilket talar för att en god kännedom om den nya skyldigheten kan uppnås. I brist på bättre jämförelsedata utgår bedömningen här från andelen överträdelse mot bestämmelserna om cabotage, vilka antas uppgå till drygt 25 %. Uppskattningen utgår ifrån att det år 2019 fattades beslut om sanktionsavgift vid cabotageöverträdelse i 240 fall. Givet antagandet att Polismyndigheten årligen kontrollerar 900 transporter uppgår antalet överträdelse till 27 % av de transporter som kontrolleras. Det skulle betyda att Polismyndigheten i sina kontroller kommer att upptäcka cirka 300 sådana överträdelse per år.

En annan beräkningsförutsättning är att en årsarbetskraft bedöms uppgå till 1 000 arbetade arbetstimmar.

Arbetsmiljöverket

Arbetsmiljöverket kommer få ett antal mindre nya arbetsuppgifter. Men det kan också förutses att förslagen kommer att leda till att myndigheten kommer att behöva lägga ökade resurser på uppgifter som myndigheten redan har.

Ett exempel på det senare är att Arbetsmiljöverket liksom tidigare ska vara förbindelsekontor och tillhandahålla information om de arbets- och

anställningsvillkor som kan bli tillämpliga vid en utstationering i Sverige. Dessutom ska Arbetsmiljöverket samarbeta med motsvarande förbindelsekontor i andra länder inom EES och i Schweiz. Åtminstone i ett inledande skede förutses införandet av särskilda regler för vissa vägtransporter innebära ett visst merarbete för Arbetsmiljöverket.

Arbetsmiljöverket får en ny uppgift i att stå som mottagare för utstationeringsdeklarationer. Samtidigt kommer den nuvarande skyldigheten att göra en anmälan om utstationering för berörda arbetsgivare att upphöra. Rimligen kan den manuella hanteringen i fråga om den nya uppgiften hållas på en begränsad nivå eftersom deklARATIONERNA FÅR LÄMNAS I ETT ELEKTRONISKT OCH STANDARDISERAT FORMAT. Dock kan viss systemanpassning komma att krävas.

Arbetsmiljöverket ska bistå Transportstyrelsen i handläggningen av sanktionsavgifter som ska påföras när kraven i fråga om deklARATIONERNA INTE FÖLJS. Ett sådant ärende bedöms i genomsnitt ta två timmar i anspråk. Givet antagandet att det kommer att handla om 300 överträdelse per år kommer detta att motsvara hälften av en årsarbetskraft i Arbetsmiljöverket.

Arbetsmiljöverket ska ge en berörd arbetstagarorganisation tillgång till uppgifter från deklARATIONER OM UTSTATIONERING OCH ANNAN INFORMATION SOM EN ARBETSGIVARE LÄMNAR VIA DET OFFENTLIGA GRÄNSSNITT SOM ÄR ANSLUTET TILL INFORMATIONSSYSTEMET FÖR DEN INRE MARKNADEN (IMI). Efter en avslutad utstationeringsperiod ska Arbetsmiljöverket ombesörja att en svensk arbetstagarorganisation eller berörd myndighet på begäran ska få ta del av dokumentation som arbetsgivaren har lämnat in till Arbetsmiljöverket. Detta ska antingen ske genom att information som redan finns i IMI lämnas ut eller att Arbetsmiljöverket via IMI begär att arbetsgivaren lämnar aktuella uppgifter till Arbetsmiljöverket.

Sammantaget kommer de nya uppgifterna i Arbetsmiljöverket ta en eller två årsarbetskrafter i anspråk och kräva viss systemanpassning. De nya uppgifterna bedöms sammantaget kunna hanteras inom befintliga anslagsramar.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen ges i uppgift att överpröva beslut om förskott för sanktionsavgift eller hindrande av fortsatt färd om ett företag inte har uppfyllt sina skyldigheter i fråga om utstationeringsdeklARATIONER. Besluten i fråga fattas av polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman i samband med vägkontroller och Transportstyrelsens uppgift kommer att vara att omgående sätta sig in i aktuella ärenden och direkt avgöra om besluten ska bestå eller inte. Transportstyrelsen har redan motsvarande ansvar i fråga om andra överträdelse och har en jourverksamhet uppbyggd som bör kunna användas även för den nya uppgiften. Tidsåtgången per ärende bedöms vara cirka 20 minuter. Givet antagandet att det kommer att handla om 300 ärenden per år kommer knappa 100 arbetstimmar att behöva läggas på denna uppgift.

Transportstyrelsen ges även i uppgift att handlägga beslut om sanktionsavgifter i fråga om utstationeringsdeklARATIONER. Detta bedöms handla om relativt komplicerade ärenden som inbegriper insamlande av kompletterande information och att arbetsgivaren i fråga ges möjlighet att

ytra sig. Sammantaget bedöms varje enskilt ärende ta en arbetsdag i anspråk. Givet att det rör sig om 300 sådana ärenden kommer det krävas närmare två årsarbetskrafter. På lite längre sikt kan det antas dels att antalet ärenden blir färre, dels att tidsåtgången per ärende minskar. Sammantaget kommer det att krävas drygt två årsarbetskrafter till de nya uppgifterna. De nya uppgifterna bedöms kunna hanteras inom befintliga anslagsramar.

Det bör understrykas att antagandet om 300 överträdelser per år är förknippat med stora osäkerheter. Förutom svårigheterna att förutse antal aktuella transporter och andelen överträdelser är Polismyndighetens förmåga att upptäcka och besluta om förskott i alla relevanta fall avgörande i sammanhanget. Om antalet överträdelser för överprövning av förskott och handläggning av sanktionsavgifter i stället skulle uppgå till 200, skulle resursbehovet stanna vid en ny årsarbetskraft.

Polismyndigheten och Tullverket

Polismyndigheten och Tullverket ges i uppgift att kontrollera utstationeringsdeklarationer i samband med vägkontroller. En vägkontroll av ett fordon i yrkestrafik tar cirka 30–40 minuter om allting är i sin ordning. En kontroll av en utstationeringsdeklaration bedöms i sig vara relativt okomplicerad och inte förlänga en vägkontroll annat än marginellt. Uppskattningsvis tar en genomsnittlig kontroll av en utstationeringsdeklaration 10 minuter i anspråk. Viss kompetensutveckling kommer dock inledningsvis att vara nödvändig. Givet att någon överträdelse inte upptäcks och antagandet att cirka 900 transporter kommer att vara av sådan typ där det förtydligats att utstationering ska anses föreligga beräknas den extra tidsåtgången att uppgå till 150 arbetstimmar per år.

I vissa fall ska polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman besluta om förskott för sanktionsavgift vid en överträdelse mot bestämmelserna om utstationeringsdeklaration. Om förskottet inte betalas ska den berörda tjänstemannen fatta beslut om hindrande av fortsatt färd. Vid sådana överträdelser beräknas den tid som en enskild kontroll tar i anspråk öka betydligt. I genomsnitt beräknas tidsåtgången vid överträdelser att uppgå till 3 timmar. Givet antagandet att det kommer att röra sig om 300 överträdelser kommer det krävas en knapp årsarbetskraft. De nya uppgifterna bedöms kunna hanteras inom befintliga ramar.

För Tullverket bör antalet kontroller av utstationeringsdeklarationer bli få och de tillkommande kostnaderna bedöms bli begränsade. Detta förutses kunna hanteras inom givna anslagsramar.

Allmänna förvaltningsdomstolarna och allmänna domstolarna

De allmänna förvaltningsdomstolarna kommer att få hantera något fler mål med anledning av den nya sanktionsavgiften. Att de allmänna förvaltningsdomstolarna kan få fler mål att handlägga beror till största del på att fler kontroller kommer att göras längs vägarna. När det gäller utländska transportföretag som ska påföras en sanktionsavgift kommer de allmänna förvaltningsdomstolarna inte längre att handlägga mål om utstationering där Arbetsmiljöverket begär att en sanktionsavgift ska få tas ut när arbetsgivaren inte godkänt ett avgiftsföreläggande.

De allmänna domstolarna kan komma att få marginellt fler ärenden genom att ett straffansvar införs för beställaren.

De tillkommande kostnaderna bedöms bli begränsade och kan förutses hanteras inom givna anslagsramar.

8.6 Övriga konsekvenser för staten

Förslagen bedöms i viss mån leda till ökade skatteintäkter, främst som en följd av att cabotageundantaget tas bort för en inrikes vägtransport som utgör en del av en kombinerad transport och att nya utstationeringsbestämmelser införs. Som framgår av avsnittet ovan om konsekvenser för företagen är en sannolik konsekvens att fler svenska transportföretag än i dag kommer att utföra sådana vägtransporter som utgör del av kombinerade transporter. Det är även sannolikt att fler svenska transportföretag i högre grad kommer att kunna konkurrera med de utlands-etablerade transportföretagen, i fråga om både transporter som utförs till och från Sverige och om inrikestransporter.

Staten förväntas även få cirka 18 miljoner i intäkter från sanktionsavgifter för överträdelser av utstationeringsbestämmelserna (300*60 000 kronor).

8.7 Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män

De föreslagna ändringarna ska tillämpas på samma sätt på män och kvinnor. Eftersom vägtransportbranschen såväl vad gäller förare som andra funktioner i Sverige i högre utsträckning domineras av män än kvinnor, kommer reglerna sannolikt i praktiken att påverka fler män än kvinnor.

8.8 Konsekvenser i övrigt

Som framgår ovan kan en konsekvens av förslaget om att ta bort cabotageundantaget för inrikes vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport vara att en överflytt skulle kunna ske från regellenliga kombinerade transporter till regellenliga transporter som enbart utförs på väg. Det är svårt att se att någon betydande överflyttning av godstransporter från kombinerade transporter till vägtransporter skulle ske till följd av förslaget. Det är först vid avstånd på 400 kilometer som järnvägen blir gynnsammare än vägen, förutsatt att föraren arbetar under svenska villkor, och först vid 600 kilometer om föraren arbetar med utländska villkor. Med de ändringar och förtydliganden som görs gällande utstationeringsbestämmelserna bl.a. gällande cabotagettransporter får det antas att transportererna på järnväg i Sverige kommer att bli konkurrenskraftigare på kortare sträckor än 600 kilometer vilket i så fall kan leda till en överflytt av transporter från väg till järnväg.

8.9 Förslagets förenlighet med EU-rätten och internationella åtaganden

Förslagen säkerställer att svenska regler överensstämmer med rättsakterna i mobilitetspaketet. Även i övrigt bedöms förslagen vara förenliga med EU-rätten.

Förslagen bedöms inte påverka Sveriges internationella åtaganden i övrigt.

9 Författningskommentar

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

5 § Med utstationerad arbetstagare avses varje arbetstagare som vanligen arbetar i ett annat land men som under en begränsad tid utför arbete enligt 4 § i Sverige, *om inte annat följer av 5 c eller 5 d §.*

Vid bedömningen av om en arbetstagare under en begränsad tid utför arbete i Sverige ska de omständigheter som kännetecknar arbetet och arbetstagarens situation beaktas.

I paragrafen anges vad som menas med en utstationerad arbetstagare. Övervägandena finns i avsnitt 7.4 och 7.6.

I lagen finns vissa bestämmelser som gäller förare inom vägtransportsektorn. Förare definieras i 5 a §. Med en utstationerad arbetstagare avses även förare, om denne omfattas av en utstationeringssituation. *Första stycket* ändras genom att det förs in hänvisningar till 5 c och 5 d §§. I dessa paragrafer finns bestämmelser om att förare i vissa fall inte ska anses vara utstationerade.

5 a § *I denna lag avses med*

1. bilateral transport:

a) en förflyttning av gods, på grundval av ett transportavtal, med en personbil eller lastbil mellan två länder, om transportföretaget är etablerat i ett av länderna, eller

b) en persontransport med buss där

i) passagerare tas upp i ett land och släpps av i ett annat land, om transportföretaget är etablerat i ett av länderna, eller

ii) passagerare tas upp och släpps av i det land där transportföretaget är etablerat, om transporten utförs i syfte att genomföra lokala utflykter i ett annat land,

2. förare: en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss.

Paragrafen, som är ny, innehåller förklaringar av vissa begrepp som används i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

Enligt *första punkten* avses med bilateral transport en transport som äger rum mellan två länder, om transportföretaget som utför transporten är etablerat i ett av länderna. En bilateral transport är alltså en särskild sorts internationell transport. Första punkten a genomför artikel 1.3 andra stycket i direktiv (EU) 2020/1057 och avser en bilateral transport av gods. Förflyttningen av gods ska ske på grundval av ett transportavtal. Det innebär att förflyttning av gods i ett företags egen regi inte är att betrakta som en bilateral transport i det här sammanhanget. Ett fordon kan utföra flera transporter samtidigt. Transporten ska ske med personbil eller lastbil. Första punkten b genomför artikel 1.4 andra stycket i direktiv (EU) 2020/1057 och avser en bilateral persontransport med buss. En sådan transport innebär att passagerare transporteras från transportföretagets etableringsland till ett annat land, eller tvärtom, eller att passagerare både stiger på och kliver av bussen i transportföretagets etableringsland men däremellan transporteras i ett annat land. Syftet ska i det fallet vara att

genomföra en lokal utflykt i det andra landet. Detta skulle t.ex. kunna avse turistresor, s.k. rundresor. Med personbil, lastbil och buss avses detsamma som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Enligt *andra punkten* avses med förare en arbetstagare som utför arbete bestående i genomförandet av godstransporter med personbil eller lastbil eller persontransporter med buss. Att föraren ska vara en arbetstagare innebär att han eller hon inte utför arbetet i egenskap av egenföretagare. Transporterna ska vidare utföras i yrkesmässig trafik, dvs. för annans räkning än transportföretagets. Den som utför transporter i ett företags egen regi omfattas alltså inte. Det som i lagen anges om en utstationerad arbetstagare innefattar även förare, om denne omfattas av en utstationeringssituation.

5 b § Utstationering enligt 4 § första stycket ska anses föreligga när en arbetsgivare sänder en förare till Sverige för att åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utföra

1. en godstransport med personbil eller lastbil eller en persontransport med buss där all lastning och lossning av gods respektive all på- och avstigning av passagerare sker inom Sveriges gränser, eller

2. en persontransport med buss där både på- och avstigning av passagerare sker inom Sveriges gränser i samband med internationell linjetrafik.

I paragrafen, som är ny, anges att utstationering ska anses föreligga i vissa situationer. Paragrafen genomför artikel 1.7 i direktiv (EU) 2020/1057 men har fått en vidare utformning än den angivna artikeln. Övervägandena finns i avsnitt 7.8.

Enligt paragrafen ska en åtgärd att sända en arbetstagare som är förare till Sverige för att utföra vissa transporter anses ha tillräcklig anknytning till Sverige för att en utstationeringssituation ska kunna föreligga. Det gäller i någon av de situationer som enligt 4 § första stycket utgör utstationering och när vägtransporterna i sin helhet utförs i Sverige av ett transportföretag etablerat utanför Sverige. Kriterierna för någon av utstationeringssituationerna i 4 § första stycket måste därmed vara uppfyllda. Genom tillämpningen av denna paragraf anses dock kriterierna för någon av utstationeringssituationerna alltid vara uppfyllda. Det utlandsetablerade transportföretaget kan vara förarens arbetsgivare. Så är fallet vid utstationering enligt 4 § första stycket 1. I de fallen finns ett avtal mellan den utlandsetablerade arbetsgivaren tillika transportföretaget och den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna. En sådan mottagare kan t.ex. vara den varuägare som är avsändare eller mottagare av de varor som transporteras men kan också vara en i Sverige verksam speditör som förmedlar den transporttjänst som utförs av transportföretaget. Paragrafen omfattar inte bara situationer när föraren är anställd av transportföretaget åt vilket transporterna utförs. Vid utstationering enligt 4 § första stycket 2 ingår transportföretaget i samma koncern som förarens arbetsgivare, som placerat föraren i transportföretaget. Arbetsplatsen i Sverige är det fordon som tillhör eller disponeras av det utlandsetablerade transportföretaget och med vilket föraren utför transporterna. Vid utstationering enligt 4 § första stycket 3 är transportföretaget det användarföretag som tar emot en förare som hyrts ut eller ställts till transportföretagets förfogande av arbetsgivaren. Transportföretaget bedriver verksamhet i Sverige genom att

utföra transporterna här. Föraren utför transporten åt transportföretaget genom att han eller hon kör det fordon som transportföretaget använder för att ombesörja transporttjänsten.

Det räcker emellertid inte att en utstationeringssituation råder för att en förare ska anses utstationerad till Sverige. Som anges i 4 § andra stycket ska ett anställningsförhållande råda mellan arbetsgivaren och föraren under utstationeringstiden. Som framgår av definitionen av utstationerad arbetstagare i 5 § ska förarens arbete i Sverige vara under begränsad tid.

Första punkten behandlar buss- och godscabotage. Cabotagetransporter är tillfälliga inrikestransporter som utförs av ett transportföretag etablerat i ett annat land än där transporten utförs. I fråga om transporter som utförs av transportföretag etablerade inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet finns bestämmelser om cabotagetransporter 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 och i förordning (EG) nr 1073/2009. Det saknar betydelse om den transport som utförs uppfyller villkoren för att utgöra en cabotagetransport enligt de nämnda EU-förordningarna. Det saknar alltså betydelse om det tidsintervall eller antal transporter som anges i artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009 överskrids. I punkten omfattas även sådana vägtransporter inom Sveriges gränser som utförs inom ramen för s.k. kombinerade transporter, när transportföretaget är etablerat i ett annat land. Under förutsättning att vägtransporten sker inom Sveriges gränser saknar det alltså betydelse om denna transport utgör en del av en kombinerad transport som i sig utgör en internationell transport. Bestämmelser om kombinerade transporter finns i yrkestrafikförordningen (2012:237). Om ett transportföretag är etablerat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan en rätt att utföra tillfälliga inrikes-transporter i ett annat land följa av bilaterala eller multilaterala överenskommelser.

Andra punkten omfattar sådana cabotagetransporter med buss som avses i andra strecksatsen i artikel 2.7 i förordning (EG) nr 1073/2009. Även i detta fall kan, i fråga om transportföretag etablerade utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, en rätt att utföra tillfälliga inrikes-transporter i samband med internationell linjetrafik i ett annat land följa av bilaterala eller multilaterala överenskommelser. Med linjetrafik avses detsamma som i förordning (EG) nr 1073/2009, dvs. persontransporter med buss som sker på regelbundna tider längs bestämda färdvägar, där passagerare får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser.

5 c § *En förare som utför en transport åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige ska inte anses vara utstationerad om han eller hon passerar genom Sverige utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare.*

I paragrafen, som är ny, anges att en förare inte ska vara utstationerad i vissa fall. Paragrafen genomför artikel 1.5 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.6.

Enligt paragrafen ska en förare inte anses vara utstationerad om han eller hon passerar genom Sverige med en transport utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare, dvs. utför s.k. transittransporter

genom Sverige. Undantaget gäller om föraren utför transporten åt ett transportföretag etablerat i ett annat land. Om en förare har utstationerats till ett svenskt transportföretag är paragrafen inte tillämplig.

5 d § I fall som avses i 4 § första stycket 1 ska en förare inte anses vara utstationerad om han eller hon utför en bilateral transport till eller från Sverige utan att under vistelsen i Sverige utföra en transport till eller från Sverige som inte är bilateral.

I fall som avses i 4 § första stycket 1 ska en förare inte heller anses vara utstationerad om han eller hon under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren utför en bilateral transport. Om det är fråga om en godstransport, får föraren under återresan till etableringslandet lasta gods vid högst två tillfällen och lossa gods vid högst två tillfällen utan att föraren ska anses vara utstationerad, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet.

Andra stycket gäller endast om på- och avstigningen av passagerare respektive lastningen och lossningen av gods sker i olika länder.

I paragrafen, som är ny, regleras att en förare under vissa förhållanden inte ska anses vara utstationerad när han eller hon utför bilaterala transporter. Paragrafen genomför artikel 1.3 första, tredje och fjärde styckena och artikel 1.4 första och tredje styckena i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.6.

En grundläggande förutsättning för att paragrafen ska vara tillämplig är att det handlar om en situation som avses i 4 § första stycket 1, dvs. i fall där ett transportföretag för egen räkning och under egen ledning sänder en hos transportföretaget anställd förare till Sverige enligt avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsten. Andra typer av utstationering enligt 4 § omfattas inte av undantaget.

Enligt *första stycket* ska föraren i det aktuella fallet inte anses vara utstationerad om han eller hon enbart utför bilaterala transporter till eller från Sverige, dvs. om föraren inte samtidigt utför en internationell transport som inte är bilateral. I fråga om godstransporter innebär detta att undantaget endast gäller om det fordon med vilket transporten utförs enbart är lastat med gods som ska transporteras till eller från transportföretagets etableringsland. I fråga om passagerartransporter gäller undantaget endast när passagerare stiger på en buss i transportföretagets etableringsland och stiger av i Sverige, eller tvärtom, eller när samtliga passagerare som kliver på bussen i etableringslandet också transporteras tillbaka dit inom ramen för samma resa utan att några nya passagerare tillkommer efter det att bussen lämnat etableringslandet. Om kriterierna uppfylls ska föraren inte anses vara utstationerad i Sverige.

Andra stycket innebär att en förare som utför vissa ytterligare aktiviteter ändå inte ska anses vara utstationerad, trots det som står i första stycket. Den grundläggande förutsättningen för att föraren inte ska anses vara utstationerad är densamma som i första stycket, dvs. det ska vara fråga om en situation där transportföretaget för egen räkning och under egen ledning sänder föraren till Sverige enligt avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna. En annan förutsättning är att en bilateral transport utförs. Den bilaterala transporten

kan utföras till eller från Sverige, men den kan också utföras mellan två andra länder. En sådan bilateral transport kan i viss utsträckning kombineras med icke-bilaterala transporter utan att föraren ska anses vara utstationerad här. I fråga om persontransporter medges att föraren utöver den bilaterala transporten under resans gång kan ta upp passagerare vid ett tillfälle och släppa av passagerare vid ett tillfälle. Den transporten ska vara internationell, dvs. passagerare får inte tas upp och släppas av i samma land, se tredje stycket. En sådan icke-bilateral internationell transport får äga rum såväl under resan från transportföretagets etableringsland som under returresan.

Även i fråga om godstransporter kan icke-bilaterala transporter utföras samtidigt som den bilaterala transporten utan att föraren ska anses vara utstationerad. För godstransporter är undantaget utformat på det sättet att två icke-bilaterala transporter kan utföras under returresan till etableringslandet, under förutsättning att ingen icke-bilateral transport ägt rum på resan från etableringsmedlemsstaten. Under en bilateral transport till eller från företagets etableringsland kan föraren alltså lasta gods en gång och lossa gods en gång i de länder som föraren passerar under resan. Om ingen sådan aktivitet utförts på resan från etableringslandet kan två lastningar och lossningar äga rum på returresan. Även för godstransporter måste sådana icke-bilaterala transporter vara internationella, dvs. godset måste lastas och lossas i olika länder, se tredje stycket.

Av tredje stycket framgår att undantaget i andra stycket enbart gäller om sådan på- och avstigning av passagerare eller lastning och lossning av gods som avses i andra stycket äger rum i olika länder. Transporttjänsterna får alltså inte äga rum mellan två platser i samma land, dvs. det får inte röra sig om inrikestransporter.

5 e § Det som sägs i 5 d § andra stycket gäller endast om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

Paragrafen, som är ny, reglerar en förutsättning för att 5 d § andra stycket ska gälla. Paragrafen genomför artikel 1.3 femte stycket och 1.4 fjärde stycket i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 7.6.

Enligt paragrafen är det en förutsättning för att en förare som utför sådana icke-bilaterala internationella transporter som avses i 5 d § andra stycket inte ska anses vara utstationerad att det fordon som används för transporten är utrustat med en särskild typ av färdskrivare. Bestämmelser om färdskrivare finns i Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (färdskrivarförordningen).

Det finns olika typer av färdskrivare. I artikel 8–11 i färdskrivarförordningen finns bestämmelser om s.k. smarta färdskrivare. En smart färdskrivare registrerar bl.a. fordonets position automatiskt vid vissa tillfällen. Genom förordning (EU) 2020/1054 har färdskrivarförordningen ändrats och enligt de nya bestämmelserna om smarta färdskrivare ska dessa även automatiskt registrera gränspassager. Även lastnings- och lossningsoperationer ska registreras i färdskrivaren. Ändringarna i färdskrivarförordningen trädde i kraft den 20 augusti 2020. Färdskrivare som uppfyller sådana krav benämns vanligtvis smart färdskrivare version 2. För att föraren inte ska anses vara utstationerad när han eller hon utför sådana ytterligare aktiviteter som avses i 5 d § andra stycket ska alltså fordonet vara utrustat med en smart färdskrivare som automatiskt registrerar bl.a. gränspassager.

Den färdskrivare som avses i paragrafen finns ännu inte på marknaden. Enligt färdskrivarförordningen ska kommissionen anta detaljerade tekniska bestämmelser för en sådan färdskrivare. I färdskrivarförordningen anges vidare att fordon vid vissa tidpunkter efter ikraftträdandet av sådana bestämmelser ska vara utrustade med färdskrivare som uppfyller kraven. Paragrafen ska gälla först från den dag det finns krav på att smarta färdskrivare version 2 ska monteras i fordon som för första gången registreras i en medlemsstat inom EU. Detta datum är i nuläget inte känt, se bestämmelsen om paragrafens ikraftträdande.

14 a § *Vid utstationering enligt 4 § första stycket 1 av förare gäller i fråga om 11–14 §§ att*

– utstationeringen anses upphöra när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport, och

– utstationeringstiden inte ska slås samman med den tid under vilken föraren, eller en annan förare som han eller hon ersätter, tidigare har varit utstationerad för utförande av sådana transporter.

I paragrafen, som är ny, finns bestämmelser om hur utstationeringstiden för förare i vissa fall ska beräknas vid tillämpningen av regleringen om långvarig utstationering. Paragrafen genomför artikel 1.8 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.15.

11–14 §§ behandlar situationer när arbetstagaren är utstationerad under en längre tid, långvarig utstationering. Det är fråga om situationer när en arbetstagare har varit utstationerad i mer än 12 månader eller, i vissa fall, mer än 18 månader. Enligt paragrafen gäller särskilda regler om hur utstationeringstiden ska beräknas vid tillämpningen av bestämmelserna om långvarig utstationering. Paragrafen gäller när ett transportföretag för egen räkning och under egen ledning sänder en hos transportföretaget anställd förare till Sverige enligt avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna.

Enligt *första strecksatsen* gäller i sådana fall att utstationeringen anses upphöra när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport. Det innebär att, vid bedömningen av huruvida bestämmelserna om långvarig utstationering blir tillämpliga, ska förarens utstationeringsperiod avbrytas när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport. Om föraren tillfälligt lämnar Sverige på ett annat sätt än genom att utföra en internationell transport, ska utstationeringen

inte anses upphöra i fråga om hur längden på utstationeringen ska beräknas. Kortare avbrott i arbetet, exempelvis under en semesterledighet, bör alltså inte påverka bedömningen av hur länge föraren har varit utstationerad i Sverige. Att utstationeringen i förhållande till bestämmelserna om långvarig utstationering ska anses upphöra när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport påverkar dock inte hur lång en utstationeringsperiod kan anses vara i andra sammanhang. En utstationeringsdeklaration bör t.ex. kunna avse en viss tidsperiod, även om föraren under den tiden utför flera internationella transporter till och från Sverige.

Enligt *andra strecksatsen* ska utstationeringstiden inte läggas samman med tid då samma förare tidigare varit utstationerad i Sverige för att utföra internationella transporter. Enligt 13 § ska den tid som två eller flera arbetstagare har varit utstationerade i Sverige i vissa situationer läggas samman när det ska avgöras hur länge en utstationering i Sverige har varat. Om föraren ersätter en annan förare för att utföra internationella transporter, ska utstationeringstiden enligt paragrafen inte slås samman med den tid som den tidigare föraren varit utstationerad.

27 § En behörig myndighet i Sverige ska på begäran av en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämna bistånd till den myndigheten.

En behörig myndighet i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd när det kan underlätta handläggningen av ett ärende eller om det i annat fall behövs för att kontrollera att denna lag eller villkor i kollektivavtal har följts.

Begäran om bistånd får särskilt avse information samt utförande av kontroller, inspektioner och utredningar när det gäller utstationering av arbetstagare.

Paragrafen reglerar bistånd mellan behöriga myndigheter. Övervägandena finns i avsnitt 7.13.

Ändringen i *andra stycket* är ett förtydligande av att en behörig myndighet i Sverige får begära bistånd från en behörig myndighet i ett annat land inom EES, även om information som efterfrågas inte har betydelse för handläggningen av ett ärende hos myndigheten. Informationen kan t.ex. behövas hos arbetsmarknadens parter.

Anmälningsskyldighet och dokumentation vid vissa vägtransporter

44 a § Vid utstationering av förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige gäller inte 22, 29–33 eller 45 §§. I stället finns i 44 b–44 i §§ bestämmelser som gäller i sådana fall.

I paragrafen, som är ny, anges att vissa paragrafer i lagen inte ska gälla vid utstationering av förare i vissa fall. Paragrafen genomför första ledet i artikel 1.11 i direktiv (EU) 2020/1057 men har getts en vidare utformning än vad artikeln kräver. Övervägandena finns i avsnitt 7.10.

Enligt paragrafen ska vissa av de bestämmelser i lagen som reglerar administrativa krav och kontrollåtgärder inte gälla vid utstationering av förare i vissa fall. De paragrafer som räknas upp i första meningen ska inte tillämpas när arbetsgivaren sänder förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag etablerat i ett annat land. Det gäller oavsett vilken utstationeringssituation enligt 4 § som föreligger. Detta avser kravet i 22 § om skyldighet för utstationerande arbetsgivare att i

vissa fall tillhandahålla handlingar, kraven i 29–33 §§ om att arbetsgivaren ska anmäla en utstationering och utse en kontaktperson i Sverige och kravet i 45 § om att utse en behörig företrädare vid kollektivavtalsförhandlingar. Arbetsgivaren kan vara det transportföretag som utför transporten. Arbetsgivaren kan dock också vara någon annan än transportföretaget, t.ex. om en förare utstationeras enligt 4 § första stycket 2 eller 3. I 44 b–44 i §§ finns bestämmelser som gäller vid utstationering av förare i nu aktuella fall.

Skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration

44 b § *En arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige ska lämna in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket senast när föraren påbörjar arbetet i Sverige.*

Om förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i utstationeringsdeklarationen, ska arbetsgivaren omgående uppdatera uppgifterna i deklarationen.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om skyldigheter i fråga om utstationeringsdeklarationer. Paragrafen har delvis utformats med 29 § som förebild. Paragrafen genomför delar av artikel 1.11 första stycket a och artikel 1.12 i direktiv (EU) 2020/1057 men har getts en vidare utformning än vad artikel 1.11 kräver. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.1.

Enligt *första stycket* ska en arbetsgivare som utstationerar förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag etablerat utanför Sverige ge in en utstationeringsdeklaration senast när föraren påbörjar arbetet här. Arbetsgivaren kan vara transportföretaget, men kan också vara ett annat företag inom samma koncern som det transportföretag åt vilket föraren utför transporten eller ett bemanningsföretag som hyrt ut föraren eller ställt denne till transportföretagets förfogande. En utstationering ska anses börja då den första transporten som utstationeringen omfattar inleds. Om det är fråga om en internationell transport, påbörjas utstationeringen i Sverige när fordonet passerar den svenska gränsen. Utstationeringsdeklarationen ska ges in till Arbetsmiljöverket. När en skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration föreligger ska inte en anmälan enligt 29 § ske. Enligt 5 c och 5 d §§ ska en förare inte anses utstationerad i vissa fall. Eftersom det inte föreligger någon utstationeringssituation i sådana fall ska en utstationeringsdeklaration inte lämnas in.

Enligt *andra stycket* ska arbetsgivaren omgående uppdatera deklarationen om det sker förändringar på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats. Det kan t.ex. gälla förändringar i fråga om start- eller slutdatum för utstationeringen, vilket fordon som används samt vilken eller vilka typer av transporttjänster som ska utföras.

Enligt 44 j § får regeringen meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla samt ytterligare föreskrifter om inlämning och uppdatering av den.

Skyldighet att ge in dokumentation efter utstationeringsperioden

44 c § *En arbetsgivare som omfattas av kravet på att ge in en utstationeringsdeklaration enligt 44 b § ska efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifik-*

ationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt bevis om utförda transporter och färdskrivardata.

Skyldigheten enligt första stycket ska fullgöras inom åtta veckor från det att begäran framställdes.

Paragrafen, som är ny, reglerar en skyldighet för arbetsgivaren att lämna in viss dokumentation efter utstationeringsperioden. Paragrafen har delvis utformats i linje med 22 §. Paragrafen genomför delar av artikel 1.11 första stycket c i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.9.

Enligt *första stycket* ska en arbetsgivare som omfattas av kravet på att ge in en utstationeringsdeklaration lämna in viss ytterligare dokumentation efter utstationeringen, om detta begärs av Arbetsmiljöverket. Den dokumentation som avses gäller handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar. Även bevis om de transporter som har utförts och uppgifter från färdskrivaren ska ges in, om detta begärs.

Enligt *andra stycket* ska dokumentationen lämnas in till Arbetsmiljöverket inom åtta veckor från tidpunkten för begäran. Enligt 44 j § får regeringen meddela ytterligare föreskrifter om hur dokumentationen ska lämnas in.

Skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll

44 d § *Ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige och som utför en transport med en utstationerad förare ska säkerställa att en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll får ta del av*

- 1. en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen,*
- 2. bevis om transporterna, och*
- 3. färdskrivardata.*

Paragrafen, som är ny, reglerar en skyldighet för ett transportföretag att säkerställa att en kontrolltjänsteman kan ta del av viss dokumentation vid en vägkontroll. Paragrafen genomför artikel 1.11 första stycket b i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.2.

Enligt paragrafen har ett utlandsetablerat transportföretag en skyldighet att säkerställa att en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll får ta del av angiven dokumentation, om den förare som utför transporten är utstationerad. Transportföretagets skyldighet gäller oavsett vilken utstationeringssituation enligt 4 § som föreligger, dvs oavsett om företaget är förarens arbetsgivare eller inte. Även ett transportföretag som utför transporten med en förare som är anställd hos ett företag inom samma koncern som transportföretaget eller med en förare som är inhyrd från t.ex. ett bemanningsföretag ska säkerställa att dokumentationen kan visas upp vid en vägkontroll. I praktiken kommer det, i likhet med vad som t.ex. gäller för de bevis om cabotagetransporter som ska tillhandahållas vid en vägkontroll, att vara föraren som visar upp handlingarna. Enligt *första punkten* ska en kontrolltjänsteman få ta del av en kopia av utstationeringsdeklarationen. I de fall transportföretaget inte är förarens arbetsgivare måste transportföretaget alltså säkerställa att det får en kopia av den deklaration som arbetsgivaren ska lämna in enligt 44 b §. Enligt *andra punkten* ska kontrolltjänstemannen få ta del av bevis om relevanta transporter. Med bevis avses t.ex. en frakthandling. Kopian av utstationeringsdeklarationen och bevisen ska visas upp på begäran av

kontrolltjänstemannen och kan företas antingen i pappersform eller i elektronisk form. Uppvisande av färdskrivardata enligt *tredje punkten* sker genom att tillhandahålla uppgifter från fordonets färdskrivare, t.ex. genom att visa upp färdskrivarens diagramblad eller genom att uppgifter från en digital färdskrivare görs tillgängliga genom att de överförs till kontrolltjänstemannen. I det här sammanhanget kan färdskrivardata användas av kontrollerande myndigheter för att verifiera att de uppgifter som framgår i utstationeringsdeklarationer och frakthandlingar stämmer i fråga om när fordon och förare har passerat landgränser samt var och när lossnings- och lastningsoperationer har ägt rum.

Regeringen får enligt 44 j § meddela ytterligare föreskrifter om dokumentationen. Föreskrifterna kan t.ex. avse vilka transporter och bevis som avses, innehållet i bevisen, krav på och utformning av kopian av utstationeringsdeklarationen och om hur äktheten av dokumentationen ska säkerställas.

44 e § *En förare som utför en transport som avses i 5 c § eller 5 d § ska för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll visa upp färdskrivardata och bevis om transporterna.*

Paragrafen, som är ny, reglerar en skyldighet för en förare att i vissa fall tillhandahålla dokumentation vid en vägkontroll. Paragrafen genomför artikel 1.11 andra stycket i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.2.

Enligt paragrafen har en förare som utför transporter som avses i 5 c § eller 5 d § en skyldighet att vid en vägkontroll visa upp bevis om transporter och färdskrivardata. Skyldigheten att visa upp sådan dokumentation syftar till att fastställa om föraren ska anses vara undantagen från utstationering enligt 5 c § eller 5 d §. De bevis som avses kan gälla transporter som äger rum här i landet men också bevis på de internationella transporter som är relevanta för att bedöma om en förare ska undantas från utstationering.

Regeringen får enligt 44 j § meddela ytterligare föreskrifter om dokumentationen. Föreskrifterna kan t.ex. avse vilka transporter och bevis som avses, innehållet i bevisen, krav på och utformning av kopian av utstationeringsdeklarationen och om hur äktheten av dokumentationen ska säkerställas.

Sanktionsavgift

44 f § *En sanktionsavgift ska tas ut om ett transportföretag har överträtt bestämmelsen i 44 d § 1 om skyldighet att säkerställa att en kontrolltjänsteman får ta del av en kopia av utstationeringsdeklarationen.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om sanktionsavgifter. Paragrafen genomför artikel 5.2 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.4.

Paragrafen innebär att en sanktionsavgift ska tas ut om en kopia av utstationeringsdeklarationen inte på begäran har kunnat visas upp vid en vägkontroll. Sanktionsavgiften ska påföras det transportföretag som utför transporten, oaktat om transportföretaget är förarens arbetsgivare eller inte.

44 g § *En sanktionsavgift enligt 44 f § ska tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet.*

Avgiften får sättas ned helt eller delvis om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgiften.

En sanktionsavgift tillfaller staten.

Paragrafen, som är ny, innehåller närmare bestämmelser om sanktionsavgifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.6.

Enligt *första stycket* ska avgift påföras även om överträdelsen av skyldigheten att säkerställa att en kopia av utstationeringsdeklaration ska kunna visas upp vid en vägkontroll inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet. Strikt ansvar för transportföretaget gäller alltså vid sådana överträdelser.

Enligt *andra stycket* får avgiften sättas ned helt eller delvis i vissa fall. En överträdelse kan anses som ringa när den vid en samlad bedömning framstår som obetydlig med hänsyn till det intresse som är avsett att skyddas genom föreskriften. Ett exempel på det skulle kunna vara att kopian av utstationeringsdeklarationen är ofullständig i något avseende, men att detta inte påverkar kontrollen av utstationeringen. Att avgiften får sättas ned eller efterges om överträdelsen är ursäktlig eller om det annars skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgiften gör det möjligt att beakta de omständigheter som utgör skälet till att en kopia av deklarationen inte har kunnat visas upp, t.ex. om orsaken till överträdelsen ligger utanför transportföretagets kontroll. Ett exempel på det sistnämnda skulle kunna vara att det föreligger tekniska problem, som inte beror på transportföretaget, med att elektroniskt överföra en kopia av utstationeringsdeklarationen till kontrolltjänstemannen vid en vägkontroll, samtidigt som deklarationen har lämnats in i enlighet med aktuella bestämmelser. Bestämmelsen i andra stycket bör tillämpas varsamt så att den förebyggande effekten inte går förlorad.

Avgiften ska tillfalla staten.

44 h § *När ett beslut om sanktionsavgift enligt 44 f § har fått laga kraft får det verkställas enligt utsökningsbalken.*

Paragrafen, som är ny, reglerar verkställighet av beslutade sanktionsavgifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.6.

Enligt paragrafen får ett beslut om sådan sanktionsavgift som avses i 44 f § verkställas enligt utsökningsbalken när det har fått laga kraft. Detta innebär att beslutet, eller i vissa fall en påföljande dom för det fall beslutet överklagas, gäller som en exekutionstitel så snart det har fått laga kraft.

Beställaransvar

44 i § *Utför ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige en transport med en utstationerad förare utan att en utstationeringsdeklaration lämnats in enligt 44 b §, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon*

1. 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

2. beställt en transport som avses i 5 b § av transportföretaget och inte senast en dag efter det att transporten har utförts underrättat Arbetsmiljöverket om utstationeringen.

Det ska inte dömas till ansvar enligt första stycket 2 om 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 enligt 44 b §.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om ansvar för den som beställer en transport som utförs av ett utlandsetablerat transportföretag. Paragrafen genomför artikel 5.1 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.10.

En förutsättning för beställarens ansvar är att den förare som utför transporten är utstationerad utan att arbetsgivarens skyldighet att lämna in en utstationeringsdeklaration har fullgjorts. Ansvaret träffar den som yrkesmässigt har avtalat om en transport. Det kan t.ex. vara den som förmedlar transporter, en varuägare som beställer transporter för leverans av sina varor eller den som upphandlar transporter.

Ansvaret enligt *första stycket första punkten* omfattar samtliga beställare i en avtalskedja. Både den beställare som har slutit avtalet med transportföretaget och den som t.ex. har vänt sig till en förmedlare av transporttjänster för att beställa en transport omfattas alltså. 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 §. Det kan dock också vara så att föraren ännu inte utstationerats till Sverige vid tidpunkten för beställningen.

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

Enligt *andra stycket* ska den beställare som av det utlandsetablerade transportföretaget beställt en inrikestransport som avses i 5 b § inte dömas till ansvar om han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras för att kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas in. Detta kan till exempel ske genom att beställaren förhör sig hos transportföretaget om huruvida den eller de förare som kan komma i fråga för en transport kommer att vara utstationerade och, om så är fallet, ber om någon form av försäkran 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.

Bemyndigande

44 j § Regeringen får meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration enligt 44 b § ska innehålla.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om

1. inlämning och uppdatering av dokumentation enligt 44 b och 44 c §§,
2. tillhandahållande av dokumentation vid vägkontroller enligt 44 d och 44 e §§, och
3. sanktionsavgifter enligt 44 f §.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om rätten att meddela föreskrifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.1, 7.11.2, 7.11.4 och 7.11.9.

Enligt *första stycket* bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla.

Enligt *andra stycket första punkten* bemyndigas regeringen att meddela ytterligare föreskrifter om inlämning och uppdatering av utstationeringsdeklarationen och inlämning av de handlingar och annan dokumentation som arbetsgivaren kan bli skyldig att lämna in enligt 44 c §. Föreskrifterna kan bl.a. avse hur inlämningen och uppdatering ska ske. Enligt *andra punkten* får regeringen meddela ytterligare föreskrifter om tillhandahållande av dokumentation vid vägkontroller enligt 44 d och 44 e §§. Föreskrifterna kan bl.a. avse vilka bevis som ska uppvisas, krav på och utformning av kopian av utstationeringsdeklarationen och hur äktheten i dokumentationen ska säkerställas. Enligt *tredje punkten* får regeringen meddela ytterligare föreskrifter om sanktionsavgifter enligt 44 f §. Sådana föreskrifter kan bl.a. avse med vilket belopp sanktionsavgifter ska påföras, om förskott för sanktionsavgifter samt om förfarandet vid påförande av sanktionsavgifter.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer i fråga om 5 e § och i övrigt den 2 februari 2022.

2. Bestämmelserna i 5 c, 5 d och 44 a–44 i §§ ska inte tillämpas när det gäller arbete som en utstationerad arbetstagare har påbörjat före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 7.19.

Lagändringarna träder enligt *första punkten* i kraft den 2 februari 2022, utom 5 e § som träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Andra punkten behandlar tillämpningen av vissa paragrafer i lagen. Paragraferna 5 c och 5 d §§, som reglerar att en förare i vissa fall inte ska anses vara utstationerad, ska inte tillämpas på arbete som föraren har påbörjat före ikraftträdandet. Huruvida en förare som utför sådana transporter som avses i paragraferna ska anses vara utstationerad får avgöras med tillämpning av 1, 4 och 5 §§. Inte heller 44 a–44 i §§ ska tillämpas på arbete som en förare har påbörjat före ikraftträdandet. Det

innebär att bestämmelserna om anmälningsskyldighet och kontaktperson i 29–33 §§ gäller för sådant arbete, liksom skyldigheterna i 22 och 45 §§ att på begäran tillhandahålla handlingar respektive utse en behörig företrädare vid kollektivavtalsförhandlingar.

9.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

6 § Skatteverket ska besluta om att undanta en viss bil från skatteplikt efter ansökan från

1. den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, eller

2. den som beviljats motsvarande tillstånd i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Om det finns synnerliga skäl, ska ett undantag enligt första stycket gälla två bilar.

Befrielse från skatteplikt enligt första eller andra stycket får inte medges om bilen enligt anteckning i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register används i yrkesmässig trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1055 eller yrkestrafiklagen (2012:210) eller i taxitrafik enligt taxitrafiklagen (2012:211).

Paragrafen behandlar under vilka förutsättningar Skatteverket ska undanta en viss bil från trängselskatt när de sökanden har beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Övervägandena finns i avsnitt 3.11.

Hänvisningen till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (trafiktillståndsförordningen) ändras till den senaste lydelsen av förordningen.

Trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde har utökats till att även avse företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton om företaget utför gränsöverskridande transporter. Ändringen i paragrafen innebär att Skatteverket inte kan undanta sådana bilar från trängselskatt. Ändringen medför enbart en skillnad i fråga om fordon som används i yrkesmässig trafik av ett utlandsetablerat företag, eftersom det av 1 kap. 3 § yrkestrafiklagen redan framgår att trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen ska tillämpas på företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton.

9.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

20 § Arbetsgivare och egenföretagare ska registrera all arbetstid som omfattas av denna lag. Registren ska bevaras hos arbetsgivaren eller egenföretagaren i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar.

Arbetsgivaren ska på begäran av arbetstagaren lämna denne en kopia av den registrerade arbetstiden. Även fackliga organisationer som företräder arbetstagare på arbetsstället har rätt att på begäran få en sådan kopia

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om register över arbetstid.

Paragrafen innehåller krav på att arbetsgivare och egenföretagare ska registrera arbetstid. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Tredje stycket, som är nytt, innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om register över arbetstid. Sådana föreskrifter kan t.ex. avse preciseringar av arbetsgivarens eller egenföretagarens skyldigheter.

9.4 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

2 kap. Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

2 § Vilka som omfattas av prövningen i fråga om kravet på gott anseende framgår av artikel 6.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Därutöver ska prövningen i fråga om en privaträttslig juridisk person eller en näringsidkare som är bosatt utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) avse följande personer:

1. den som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

2. de styrelseledamöter och styrelsesuppleanter som till följd av eget eller närståendes ekonomiska intresse har en väsentlig gemenskap med den juridiska personen som är grundad på andelsrätt eller därmed jämförligt ekonomiskt intresse, och

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

Som närstående till en styrelseledamot eller en styrelsesuppleant anses den som enligt 4 kap. 3 § första stycket konkurslagen (1987:672) är att anse som närstående till gäldenären.

Paragrafen behandlar vilka som ska omfattas av prövningen i fråga om kravet på gott anseende. Övervägandena finns i avsnitt 3.4.

Andra stycket första punkten ändras genom att verkställande direktör tas bort. I stället framgår det av artikel 6.1 i trafiktillståndsförordningen att en medlemsstat ska beakta hur en verkställande direktör uppträder vid prövningen av kravet på gott anseende.

4 § Vid prövningen av om ett företag, en trafikansvarig, *en verkställande direktör* eller någon som anges i 2 § andra stycket eller 3 § uppfyller kravet på gott anseende ska laglydnad och andra omständigheter av betydelse beaktas.

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har

1. dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelse av bestämmelser inom de områden som anges i artikel 6.1 tredje stycket i förordning (EG) nr 1071/2009, eller

2. i annat fall dömts för ett allvarligt brott, inräknat ett allvarligt ekonomiskt brott.

Paragrafen behandlar vad som ska beaktas vid prövningen av kravet på gott anseende. Övervägandena finns i avsnitt 3.4 och 3.5.

Paragrafens *första stycke* ändras genom att verkställande direktör läggs till. Ändringen är en följd av att det i artikel 6.1 i trafiktillståndsförordningen anges att en medlemsstat ska beakta hur en verkställande direktör uppträder vid prövningen av kravet på gott anseende, jfr ändringen av 2 kap. 2 § andra stycket. Första stycket ändras också genom att omständigheten ”viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna” flyttas till en ny paragraf, 2 kap. 5 b §. Viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna ska även i fortsättningen beaktas i samband med en ansökan om tillstånd och vid en tillsyn. Detta ska dock ske som ett led i prövningen om kravet på ekonomiska resurser är uppfyllt istället för om kravet på gott anseende är uppfyllt. Ekonomisk brottslighet, exempelvis skattebrott eller bokföringsbrott, ska även i fortsättningen beaktas i samband med att kravet på gott anseende prövas och faller in under begreppet laglydnad.

Andra stycket ändras inte. Mot bakgrund av att artikel 6.1 tredje stycket i trafiktillståndsförordningen har ändrats kommer dock överträdelse av bestämmelser inom fler områden än tidigare leda till att kravet på gott anseende inte ska anses uppfyllt enligt första punkten. Detta gäller överträdelse av de tillkommande områdena skatterätt, utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, tillämplig lag för avtalsförpliktelse och cabotage. Om ett företag eller en prövad person exempelvis har påförts ett skattetillägg av Skatteverket är det en omständighet som alltså fortsättningsvis även ska beaktas vid prövningen av om kravet på gott anseende är uppfyllt eftersom skattetillägg är en sanktion för överträdelse av skattelagstiftningen.

5 § Om en ansökan om tillstånd avslås på grund av omständigheter som avses i 4 § ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik (*olämplighetstid*). Om det finns särskilda skäl, får Transportstyrelsen avslå en ansökan utan att en olämplighetstid bestäms.

Paragrafen behandlar olämplighetstid vid avslag på en ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik på grund av att kravet på gott anseende inte är uppfyllt. Övervägandena finns i avsnitt 3.8.

Paragrafen ändras genom att ett tillägg görs i första meningen och en ny andra mening införs. Ändringen innebär att Transportstyrelsen, om det finns särskilda skäl, får avstå från att bestämma en tid under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik – en olämplighetstid – när en ansökan avslås till följd av att kravet på gott anseende inte är uppfyllt. Exempel på sådana situationer kan vara när en person som är prövad för ett befintligt tillstånd ansöker om ett nytt tillstånd eller ingår i en prövningskrets vid en ansökan om tillstånd, när

omständigheten som avslaget grundar sig på inte kan ligga till grund för att ifrågasätta personens goda anseende vid en tillsyn.

Krav på ekonomiska resurser

5 a § *Ett företag ska förfoga över kapital och reserver enligt vad som framgår av artikel 7.1 första stycket a och b i förordning (EG) nr 1071/2009, oaktat totalvikten hos de fordon eller fordonskombinationer som används.*

I paragrafen, som är ny, behandlas krav på att företag ska ha tillräckliga ekonomiska resurser. Överväganden finns i avsnitt 3.5.

Av paragrafen framgår storleken på det kapital och de reserver som ett företag ska förfoga över för att uppfylla kravet på ekonomiska resurser. Paragrafen innebär att ett företag ska förfoga över kapital och reserver om 9 000 euro för det första fordonet som används i verksamheten och ytterligare 5 000 euro för varje tillkommande fordon, oaktat vilken totalvikt det eller de aktuella fordonen eller fordonskombinationerna har.

5 b § *Vid prövningen av om ett företag uppfyller kravet på ekonomiska resurser, ska viljan och förmågan hos företaget, den trafikansvarige, den verkställande direktören och de som anges i 2 § andra stycket att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna beaktas.*

Om den trafikansvarige, den verkställande direktören eller någon som anges i 2 § andra stycket byts ut eller tillkommer, ska viljan och förmågan hos den nya personen att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna prövas.

I paragrafen, som är ny, regleras ytterligare villkor, utöver att företaget ska förfoga över kapital och reserver till ett visst värde, för att kravet på ekonomiska resurser ska vara uppfyllt. Övervägandena finns i avsnitt 3.5.

Enligt *första stycket* ska viljan och förmågan att fullgöra skyldigheter mot det allmänna beaktas vid prövningen av om kravet på ekonomiska resurser är uppfyllt. Detta motsvarar delvis hittillsvarande 2 kap. 4 §. Omständigheten har hittills varit en del av prövningen om kravet på gott anseende var uppfyllt.

Vid prövningen av om villkoret i första stycket är uppfyllt ska det beaktas om de prövade personerna bl.a. har skulder, är försatta i konkurs, leder eller har lett ett företag som försatts i konkurs eller har eller har haft ett bestämmande inflytande över ett företag som försatts i konkurs. Som huvudregel ska en händelse som ligger tre till fem år tillbaka i tiden beaktas. En helhetsbedömning av omständigheterna ska göras. Tidigare förarbetsuttalanden och prejudikat ska även i fortsättningen vara vägledande vid prövningen.

Enligt *andra stycket* ska en ny prövning av om kravet på ekonomiska resurser är uppfyllt göras om någon av de personer som prövats byts ut eller om någon som ska ingå i prövningskretsen tillkommer.

4 kap. Olämplighetsförklaring, återkallelse och tillsyn

1 § *Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att en verkställande direktör eller någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 §, ska den behöriga myndigheten förklara den prövade olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.*

Paragrafen behandlar möjligheten att förklara en s.k. övrigt prövad person olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Övervägandena finns i avsnitt 3.4.

Paragrafen ändras genom att verkställande direktör läggs till. Ändringen följer av att det i artikel 6.1 i trafiktillståndsförordningen anges att en medlemsstat ska beakta hur en verkställande direktör uppträder vid prövningen av kravet på gott anseende, vilket föranleder en ändring av 2 kap. 2 § andra stycket.

2 § En tid på lägst tre och högst fem år, under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik, ska bestämmas

1. vid en olämplighetsförklaring av en trafikansvarig enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1071/2009, eller

2. vid en olämplighetsförklaring enligt 1 §.

En trafikansvarig ska inte längre anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik när olämplighetstiden enligt första stycket förflutit och han eller hon avlagt ett sådant skriftligt examensprov som avses i artikel 8.1 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Paragrafen behandlar den tid under vilken en prövad ska anses vara olämplig att bedriva yrkesmässig trafik och när en trafikansvarig inte längre ska anses som olämplig. Övervägandena finns i avsnitt 3.8.

Enligt *andra stycket*, som är nytt, ska en trafikansvarig inte längre anses som olämplig att bedriva yrkesmässig trafik när han eller hon avlagt ett nytt prov i yrkeskunnande. Ett sådant prov får avläggas först när den tid som bestämts enligt första stycket (olämplighetstid) har förflutit. Fram tills att en trafikansvarig som förklarats olämplig avlagt ett godkänt prov och den bestämda olämplighetstiden har löpt ut är den trafikansvariges intyg om yrkeskunnande ogiltigt i alla medlemsstater enligt artikel 14.2 i trafiktillståndsförordningen. Vid en ny ansökan om tillstånd, kommer Transportstyrelsen att pröva om kravet på gott anseende är uppfyllt. Om den prövade gjort sig skyldig till ett grovt brott kan Transportstyrelsen bedöma att han eller hon fortfarande inte uppfyller kravet på gott anseende och beslutar i så fall om en ny olämplighetstid

4 § Tidsfristerna vid tillfällig indragning eller återkallelse av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i artikel 13.1 a i förordning (EG) nr 1071/2009 ska tillämpas på motsvarande sätt när *verkställande direktör eller* någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket inte längre uppfyller kravet på gott anseende.

Paragrafen ger den behöriga myndigheten möjlighet att bevilja ett företag en tidsfrist för att hitta en ersättare för en s.k. övrigt prövad som inte längre uppfyller kravet på gott anseende. Övervägandena finns i avsnitt 3.4.

Paragrafen ändras genom att verkställande direktör läggs till. Ändringen följer av att det i artikel 6.1 i trafiktillståndsförordningen anges att en medlemsstat ska beakta hur en verkställande direktör uppträder vid prövningen av kravet på gott anseende, vilket föranleder en ändring av 2 kap. 2 § andra stycket.

5 kap. Straffbestämmelser, hindrande av fortsatt färd och biträde vid förundersökning

1 § Den som uppsåtligen bedriver yrkesmässig trafik enligt förordning (EG) nr 1071/2009 eller denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

Paragrafen föreskriver ansvar för den som bedriver yrkesmässig trafik utan tillstånd. Övervägandena finns i avsnitt 3.7.

Paragrafen ändras genom att andra stycket tas bort, eftersom det inte längre är möjligt att meddela villkor i tillståndet.

5 § Om ett fordon framförs i strid mot förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen får en polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Polismannen eller tulltjänstemannen får då medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

Paragrafen behandlar när en polisman eller tulltjänsteman får hindra fortsatt färd. Övervägandena finns i avsnitt 3.7.

Paragrafen ändras på så sätt att möjligheten att hindra fortsatt färd om ett fordon framförs i strid med ett villkor som meddelats med stöd av lagen tagits bort, eftersom det inte längre är möjligt att meddela villkor i tillståndet.

9.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

7 § Omhändertagande eller klampning får vidtas när ett beslut att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden har meddelats enligt

1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,

2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,

3. 10 kap. 6 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.,

4. 7 d § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), *eller*

5. 12 § *förordningen (0000:0000) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn.*

En åtgärd som anges i första stycket ska upphöra så snart det inte längre finns skäl för den och får inte bestå under längre tid än 36 timmar.

Paragrafen behandlar åtgärder som får vidtas i syfte att säkra verkställighet av sanktionsavgift. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.5.

Första *stycket ändras* genom att en ny punkt införs. Ändringen innebär att sådana åtgärder som får beslutas enligt lagen även får vidtas när ett beslut att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden har meddelats enligt 12 § förordningen om utstationering av förare inom vägtransportsektorn. Ett sådant beslut fattas om förskott för sanktionsavgift i fråga om

överträdelser av skyldigheten att visa upp en kopia av utstationeringsdeklarationen vid en vägkontroll inte betalas omedelbart. Enligt lagen får en polisman eller tulltjänsteman omhänderta fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden, frakthandlingar, och registreringsskyltar. Om ett sådant omhändertagande inte är tillräckligt för att säkerställa att förbudet att fortsätta färden följs, får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet eller fordonståget ska låsas fast (klampas).

9.6 Förslag till lag om ändring i vägtrafikdatalagen (2019:369)

3 kap. Gemensamt tillgängliga uppgifter

6 § Vid sökning genom direktåtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1055, får den svenska kontaktpunkten behandla uppgifter endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten enligt EU:s dataskyddsförordning, lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa lagar.

Paragrafen behandlar under vilka förutsättningar uppgifter får behandlas i en annan stats register över vägtransportföretag. Övervägandena finns i avsnitt 3.11.

Paragrafen ändras genom att hänvisningen till den senaste lydelsen av trafiktillståndsförordningen läggs till. Detta innebär att Transportstyrelsen genom direktåtkomst får behandla uppgifter om registreringsnummer på de fordon ett utlandsetablerat transportföretag förfogar över, uppgifter om antalet anställda ett utlandsetablerat transportföretag har och uppgifter om ett utlandsetablerat transportföretags riskvärde.

Författningstext och författningskommentar till de alternativa förslagen i avsnitt 7.12.1–2

Bilaga

Alternativt förslag till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare

dels att punkt 6 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (2020:594) om ändring i den lagen ska upphöra att gälla,

dels att 5 och 27 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas sexton nya paragrafer, 5 a–5 e, 14 a och 44 a–44 j §§, och närmast före 44 a, 44 b, 44 c, 44 d, 44 f, 44 i och 44 j §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Med utstationerad arbetstagare avses varje arbetstagare som vanligen arbetar i ett annat land men som under en begränsad tid utför arbete enligt 4 § i Sverige.

Vid bedömningen av om en arbetstagare under en begränsad tid utför arbete i Sverige ska de omständigheter som kännetecknar arbetet och arbetstagarens situation beaktas.

Föreslagen lydelse

5 §¹

Med utstationerad arbetstagare avses varje arbetstagare som vanligen arbetar i ett annat land men som under en begränsad tid utför arbete enligt 4 § i Sverige, *om inte annat följer av 5 c eller 5 d §.*

5 a §

I denna lag avses med

1. bilateral transport:

a) en förflyttning av gods, på grundval av ett transportavtal, med en personbil eller lastbil mellan två länder, om transportföretaget är etablerat i ett av länderna, eller

b) en persontransport med buss där

i) passagerare tas upp i ett land och släpps av i ett annat land, om transportföretaget är etablerat i ett av länderna, eller

ii) passagerare tas upp och släpps av i det land där transportföretaget är etablerat, om transporten utförs i syfte att genomföra lokala utflykter i ett annat land,

¹ Senaste lydelse 2020:594.

2. förare: en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss.

5 b §

Utstationering enligt 4 § första stycket 1 ska anses föreligga när en arbetsgivare sänder en förare till Sverige för att utföra cabotage-transporter enligt 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 eller cabotagetrafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006.

5 c §

I fall som avses i 4 § första stycket 1 ska en förare inte anses vara utstationerad om han eller hon passerar genom Sverige utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare.

5 d §

I fall som avses i 4 § första stycket 1 ska en förare inte anses vara utstationerad om han eller hon utför en bilateral transport till eller från Sverige utan att under vistelsen i Sverige utföra en transport till eller från Sverige som inte är bilateral.

I fall som avses i 4 § första stycket 1 ska en förare inte heller anses vara utstationerad om han eller hon under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst

ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren utför en bilateral transport. Om det är fråga om en godstransport, får föraren under återresan till etableringslandet lasta gods vid högst två tillfällen och lossa gods vid högst två tillfällen utan att föraren ska anses vara utstationerad, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet.

Andra stycket gäller endast om på- och avstigningen av passagerare respektive lastningen och lossningen av gods sker i olika länder.

5 e §

Det som sägs i 5 d § andra stycket gäller endast om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

14 a §

Vid utstationering enligt 4 § första stycket 1 av förare gäller i fråga om 11–14 §§ att

– utstationeringen anses upphöra när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport, och

– utstationeringstiden inte ska slås samman med den tid under vilken föraren, eller en annan förare som han eller hon ersätter,

tidigare har varit utstationerad för utförande av sådana transporter.

27 §²

En behörig myndighet i Sverige ska på begäran av en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämna bistånd till den myndigheten.

En behörig myndighet i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd när det kan underlätta handläggningen av ett ärende.

En behörig myndighet i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd när det kan underlätta handläggningen av ett ärende *eller om det i något annat fall behövs för att kontrollera att denna lag eller villkor i kollektivavtal har följts.*

Begäran om bistånd får särskilt avse information samt utförande av kontroller, inspektioner och utredningar när det gäller utstationering av arbetstagare.

Anmälningsskyldighet och dokumentation vid vissa vägtransporter

44 a §

Vid utstationering enligt 4 § första stycket 1 av förare gäller inte 22, 29–33 eller 45 §. I stället finns i 44 b–44 i §§ bestämmelser som gäller i sådana fall.

Skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration

44 b §

En arbetsgivare som enligt 4 § första stycket 1 utstationerar en förare ska lämna in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket senast när föraren påbörjar arbetet i Sverige.

Om förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i utstationeringsdeklarationen, ska arbetsgivaren omgående uppdatera uppgifterna i deklarationen.

44 c §

En arbetsgivare som omfattas av kravet på att ge in en utstationeringsdeklaration enligt 44 b § ska efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidsrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt bevis om utförda transporter och färdskrivardata.

Skyldigheten enligt första stycket ska fullgöras inom åtta veckor från det att begäran framställdes.

Skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll

44 d §

En arbetsgivare som omfattas av kravet på att ge in en utstationeringsdeklaration enligt 44 b § ska säkerställa att en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll får ta del av

1. en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen,
2. bevis om transporter, och
3. färdskrivardata.

44 e §

En förare som utför en transport som avses i 5 c § eller 5 d § ska för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll visa upp färdskrivardata och bevis om transporter.

Sanktionsavgift

44 f §

En sanktionsavgift ska tas ut om en arbetsgivare har överträtt bestämmelsen i

1. 44 b § första stycket om skyldighet att lämna in en utstationeringsdeklaration, eller

2. 44 d § 1 om skyldighet att säkerställa att en kontrolltjänsteman får del av en kopia av utstationeringsdeklarationen.

44 g §

En sanktionsavgift enligt 44 f § ska tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet.

Avgiften får sättas ned helt eller delvis om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgiften.

En sanktionsavgift tillfaller staten.

44 h §

När ett beslut om sanktionsavgift enligt 44 f § har fått laga kraft får det verkställas enligt utskönningsbalken.

Beställaransvar

44 i §

Utförs en transport av en förare vars arbetsgivare omfattas av skyldigheten i 44 b § att ge in en utstationeringsdeklaration utan att en sådan deklaration lämnats in, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten 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.

44 j §

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration enligt 44 b § ska innehålla.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om

1. inlämning och uppdatering av dokumentation enligt 44 b och 44 c §§,

2. tillhandahållande av dokumentation vid vägkontroller enligt 44 d och 44 e §§, och

3. sanktionsavgifter enligt 44 f §.

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer i fråga om 5 e § och i övrigt den 2 februari 2022.

2. Bestämmelserna i 5 c, 5 d och 44 a–44 i §§ ska inte tillämpas när det gäller arbete som en utstationerad arbetstagare har påbörjat före ikraftträdandet.

Författningskommentar alternativt förslag

5 § Med utstationerad arbetstagare avses varje arbetstagare som vanligen arbetar i ett annat land men som under en begränsad tid utför arbete enligt 4 § i Sverige, om inte annat följer av 5 c eller 5 d §.

Vid bedömningen av om en arbetstagare under en begränsad tid utför arbete i Sverige ska de omständigheter som kännetecknar arbetet och arbetstagarens situation beaktas.

I paragrafen anges vad som menas med en utstationerad arbetstagare. Övervägandena finns i avsnitt 7.4 och 7.6.

I lagen finns vissa bestämmelser som gäller förare inom vägtransportsektorn. Förare definieras i 5 a §. Med en utstationerad arbetstagare avses även förare, om denne omfattas av en utstationeringssituation *Första stycket* ändras genom att det förs in hänvisningar till 5 c och 5 d §§. I dessa paragrafer finns bestämmelser om att förare i vissa fall inte ska anses vara utstationerade.

5 a § *I denna lag avses med*

1. bilateral transport:

a) en förflyttning av gods, på grundval av ett transportavtal, med en personbil eller lastbil mellan två länder, om transportföretaget är etablerat i ett av länderna, eller

b) en persontransport med buss där

i) passagerare tas upp i ett land och släpps av i ett annat land, om transportföretaget är etablerat i ett av länderna, eller

ii) passagerare tas upp och släpps av i det land där transportföretaget är etablerat, om transporten utförs i syfte att genomföra lokala utflykter i ett annat land,

2. förare: en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss.

Paragrafen, som är ny, innehåller förklaringar av vissa begrepp som används i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 7.4.

Enligt *första punkten* avses med bilateral transport en transport som äger rum mellan två länder, om transportföretaget som utför transporten är etablerat i ett av länderna. En bilateral transport är alltså en särskild sorts internationell transport. Första punkten a genomför artikel 1.3 andra stycket i direktiv (EU) 2020/1057 och avser en bilateral transport av gods. Förflyttningen av gods ska ske på grundval av ett transportavtal. Det innebär att förflyttning av gods i ett företags egen regi inte är att betrakta som en bilateral transport i det här sammanhanget. Ett fordon kan utföra flera transporter samtidigt. Transporten ska ske med personbil eller lastbil. Första punkten b genomför artikel 1.4 andra stycket i direktiv (EU) 2020/1057 och avser en bilateral persontransport med buss. En sådan transport innebär att passagerare transporteras från transportföretagets etableringsland till ett annat land, eller tvärtom, eller att passagerare både stiger på och kliver av bussen i transportföretagets etableringsland men däremellan transporteras i ett annat land. Syftet ska i det fallet vara att genomföra en lokal utflykt i det andra landet. Detta skulle t.ex. kunna avse turistresor, s.k. rundresor. Med personbil, lastbil och buss avses detsamma som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Enligt *andra punkten* avses med förare en arbetstagare som utför arbete bestående i genomförandet av godstransporter med personbil eller lastbil eller persontransporter med buss. Att föraren ska vara en arbetstagare innebär att han eller hon inte utför arbetet i egenskap av egenföretagare. Transporterna ska vidare utföras i yrkesmässig trafik, dvs. för annans räkning än transportföretagets. Den som utför transporter i ett företags egen regi omfattas alltså inte. Det som i lagen anges om en utstationerad arbetstagare innefattar även förare, om denne omfattas av en utstationeringssituation.

5 b § Utstationering enligt 4 § första stycket 1 ska anses föreligga när en arbetsgivare sänder en förare till Sverige för att utföra cabotagetransporter enligt 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 eller cabotagetrafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006.

I paragrafen, som är ny, anges att utstationering ska anses föreligga i vissa situationer. Paragrafen genomför artikel 1.7 och 1.10 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.12.1.

Enligt paragrafen ska en åtgärd att sända en arbetstagare som är förare till Sverige i vissa fall anses utgöra utstationering. Detta gäller i situationer när ett transportföretag för egen räkning och under egen ledning sänder en hos transportföretaget anställd förare till Sverige enligt avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna. Utstationering ska under sådana förhållanden anses föreligga när föraren utför cabotagetransporter av gods enligt godsförordningen eller persontransporter i form av cabotagetrafik enligt bussförordningen. Det innebär att de transporter som avses är sådana som utförs av ett transportföretag som är etablerat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. En i Sverige verksam mottagare av tjänsten kan t.ex. vara den varuägare som ytterst är avsändare eller mottagare av de varor som transporteras men kan också vara en i Sverige verksam speditör som förmedlar den transporttjänst som utförs av transportföretaget.

Enligt 4 § andra stycket ska ett anställningsförhållande råda mellan transportföretaget och föraren under utstationeringstiden. Som framgår av definitionen av utstationerad arbetstagare i 5 § ska förarens arbete i Sverige vara under begränsad tid.

5 c § I fall som avses i 4 § första stycket 1 ska en förare inte anses vara utstationerad om han eller hon passerar genom Sverige utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare.

I paragrafen, som är ny, anges att en förare inte ska vara utstationerad i vissa fall. Paragrafen genomför artikel 1.5 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.6.

Enligt paragrafen ska en förare inte anses vara utstationerad om han eller hon passerar genom Sverige med en transport utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare, dvs. utför s.k. transittransporter genom Sverige.

5 d § I fall som avses i 4 § första stycket 1 ska en förare inte anses vara utstationerad om han eller hon utför en bilateral transport till eller från Sverige utan att under vistelsen i Sverige utföra en transport till eller från Sverige som inte är bilateral.

I fall som avses i 4 § första stycket 1 ska en förare inte heller anses vara utstationerad om han eller hon under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren utför en bilateral transport. Om det är fråga om en godstransport, får föraren under återresan till etableringslandet lasta gods vid högst två tillfällen och lossa gods vid högst två tillfällen utan att föraren ska anses vara utstationerad, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet.

Andra stycket gäller endast om på- och avstigningen av passagerare respektive lastningen och lossningen av gods sker i olika länder.

I paragrafen, som är ny, regleras att en förare under vissa förhållanden inte ska anses vara utstationerad när han eller hon utför bilaterala transporter. Paragrafen genomför artikel 1.3 första, tredje och fjärde styckena och artikel 1.4 första och tredje styckena i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.6.

En grundläggande förutsättning för att paragrafen ska vara tillämplig är att det handlar om en situation som avses i 4 § första stycket 1, dvs. i fall där ett transportföretag för egen räkning och under egen ledning sänder en hos transportföretaget anställd förare till Sverige enligt avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsten. Andra typer av utstationering enligt 4 § omfattas inte av undantaget.

Enligt *första stycket* ska föraren i det aktuella fallet inte anses vara utstationerad om han eller hon enbart utför bilaterala transporter till eller från Sverige, dvs. om föraren inte samtidigt utför en internationell transport som inte är bilateral. I fråga om godstransporter innebär detta att undantaget endast gäller om det fordon med vilket transporten utförs enbart är lastat med gods som ska transporteras till eller från transportföretagets etableringsland. I fråga om passagerartransporter gäller undantaget endast när passagerare stiger på en buss i transportföretagets etableringsland och stiger av i Sverige, eller tvärtom, eller när samtliga passagerare som kliver på bussen i etableringslandet också transporteras tillbaka dit inom ramen för samma resa utan att några nya passagerare tillkommer efter det att bussen lämnat etableringslandet. Om kriterierna uppfylls ska föraren inte anses vara utstationerad i Sverige.

Andra stycket innebär att en förare som utför vissa ytterligare aktiviteter ändå inte ska anses vara utstationerad, trots det som står i första stycket. Den grundläggande förutsättningen för att föraren inte ska anses vara utstationerad är densamma som i första stycket, dvs. det ska vara fråga om en situation där transportföretaget för egen räkning och under egen ledning sänder föraren till Sverige enligt avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna. En annan förutsättning är att en bilateral transport utförs. Den bilaterala transporten kan utföras till eller från Sverige, men den kan också utföras mellan två andra länder. En sådan bilateral transport kan i viss utsträckning kombineras med icke-bilaterala transporter utan att föraren ska anses vara

utstationerad här. I fråga om persontransporter medges att föraren utöver den bilaterala transporten under resans gång kan ta upp passagerare vid ett tillfälle och släppa av passagerare vid ett tillfälle. Den transporten ska vara internationell, dvs. passagerare får inte tas upp och släppas av i samma land, se tredje stycket. En sådan icke-bilateral internationell transport får äga rum såväl under resan från transportföretagets etableringsland som under returresan.

Även i fråga om godstransporter kan icke-bilaterala transporter utföras samtidigt som den bilaterala transporten utan att föraren ska anses vara utstationerad. För godstransporter är undantaget utformat på det sättet att två icke-bilaterala transporter kan utföras under returresan till etableringslandet, under förutsättning att ingen icke-bilateral transport ägt rum på resan från etableringsmedlemsstaten. Under en bilateral transport till eller från företagets etableringsland kan föraren alltså lasta gods en gång och lossa gods en gång i de länder som föraren passerar under resan. Om ingen sådan aktivitet utförts på resan från etableringslandet kan två lastningar och lossningar äga rum på returresan. Även för godstransporter måste sådana icke-bilaterala transporter vara internationella, dvs. godset måste lastas och lossas i olika länder, se tredje stycket.

Av tredje stycket framgår att undantaget i andra stycket enbart gäller om sådan på- och avstigning av passagerare eller lastning och lossning av gods som avses i andra stycket äger rum i olika länder. Transporttjänsterna får alltså inte äga rum mellan två platser i samma land, dvs. det får inte röra sig om inrikestransporter.

5 e § Det som sägs i 5 d § andra stycket gäller endast om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

Paragrafen, som är ny, reglerar en förutsättning för att 5 d § andra stycket ska gälla. Paragrafen genomför artikel 1.3 femte stycket och 1.4 fjärde stycket i direktivet. Övervägandena finns i avsnitt 7.6.

Enligt paragrafen är det en förutsättning för att en förare som utför sådana icke-bilaterala internationella transporter som avses i 5 d § andra stycket inte ska anses vara utstationerad att det fordon som används för transporten är utrustat med en särskild typ av färdskrivare. Bestämmelser om färdskrivare finns i Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (färdskrivarförordningen).

Det finns olika typer av färdskrivare. I artikel 8–11 i färdskrivarförordningen finns bestämmelser om s.k. smarta färdskrivare. En smart färdskrivare registrerar bl.a. fordonets position automatiskt vid vissa tillfällen. Genom förordning (EU) 2020/1054 har färdskrivarförordningen

ändrats och enligt de nya bestämmelserna om smarta färdskrivare ska dessa även automatiskt registrera gränspassager. Även lastnings- och lossningsoperationer ska registreras i färdskrivaren. Ändringarna i färdskrivarförordningen trädde i kraft den 20 augusti 2020. Färdskrivare som uppfyller sådana krav benämns vanligtvis smart färdskrivare version 2. För att föraren inte ska anses vara utstationerad när han eller hon utför sådana ytterligare aktiviteter som avses i 5 d § andra stycket ska alltså fordonet vara utrustat med en smart färdskrivare som automatiskt registrerar bl.a. gränspassager.

Den färdskrivare som avses i paragrafen finns ännu inte på marknaden. Enligt färdskrivarförordningen ska kommissionen anta detaljerade tekniska bestämmelser för en sådan färdskrivare. I färdskrivarförordningen anges vidare att fordon vid vissa tidpunkter efter ikraftträdandet av sådana bestämmelser ska vara utrustade med färdskrivare som uppfyller kraven. Paragrafen ska gälla först från den dag det finns krav på att smarta färdskrivare version 2 ska monteras i fordon som för första gången registreras i en medlemsstat inom EU. Detta datum är i nuläget inte känt, se bestämmelsen om paragrafens ikraftträdande.

14 a § *Vid utstationering enligt 4 § första stycket 1 av förare gäller i fråga om 11–14 §§ att*

- utstationeringen anses upphöra när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport, och
- utstationeringstiden inte ska slås samman med den tid under vilken föraren, eller en annan förare som han eller hon ersätter, tidigare har varit utstationerad för utförande av sådana transporter.

I paragrafen, som är ny, finns bestämmelser om hur utstationeringstiden för förare i vissa fall ska beräknas vid tillämpningen av regleringen om långvarig utstationering. Paragrafen genomför artikel 1.8 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.15.

11–14 §§ behandlar situationer när arbetstagaren är utstationerad under en längre tid, långvarig utstationering. Det är fråga om situationer när en arbetstagare har varit utstationerad i mer än 12 månader eller, i vissa fall, mer än 18 månader. Enligt paragrafen gäller särskilda regler om hur utstationeringstiden ska beräknas vid tillämpningen av bestämmelserna om långvarig utstationering. Paragrafen gäller när ett transportföretag för egen räkning och under egen ledning sänder en hos transportföretaget anställd förare till Sverige enligt avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna.

Enligt *första strecksatsen* gäller i sådana fall att utstationeringen anses upphöra när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport. Det innebär att, vid bedömningen av huruvida bestämmelserna om långvarig utstationering blir tillämpliga, ska förarens utstationeringsperiod avbrytas när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport. Om föraren tillfälligt lämnar Sverige på ett annat sätt än genom att utföra en internationell transport, ska utstationeringen inte anses upphöra i fråga om hur längden på utstationeringen ska beräknas. Kortare avbrott i arbetet, exempelvis under en semesterledighet, bör alltså inte påverka bedömningen av hur länge föraren har varit utstationerad i Sverige. Att utstationeringen i förhållande till bestäm-

melserna om långvarig utstationering ska anses upphöra när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport påverkar dock inte hur lång en utstationeringsperiod kan anses vara i andra sammanhang. En utstationeringsdeklaration bör t.ex. kunna avse en viss tidsperiod, även om föraren under den tiden utför flera internationella transporter till och från Sverige.

Enligt *andra strecksatsen* ska utstationeringstiden inte läggas samman med tid då samma förare tidigare varit utstationerad i Sverige för att utföra internationella transporter. Enligt 13 § ska den tid som två eller flera arbetstagare har varit utstationerade i Sverige i vissa situationer läggas samman när det ska avgöras hur länge en utstationering i Sverige har varat. Om föraren ersätter en annan förare för att utföra internationella transporter, ska utstationeringstiden enligt paragrafen inte slås samman med den tid som den tidigare föraren varit utstationerad.

27 § En behörig myndighet i Sverige ska på begäran av en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämna bistånd till den myndigheten.

En behörig myndighet i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd när det kan underlätta handläggningen av ett ärende *eller om det i annat fall behövs för att kontrollera att denna lag eller villkor i kollektivavtal har följts.*

Begäran om bistånd får särskilt avse information samt utförande av kontroller, inspektioner och utredningar när det gäller utstationering av arbetstagare.

Paragrafen reglerar bistånd mellan behöriga myndigheter. Övervägandena finns i avsnitt 7.13.

Ändringen i *andra stycket* är ett förtydligande av att en behörig myndighet i Sverige får begära bistånd från en behörig myndighet i ett annat land inom EES, även om information som efterfrågas inte har betydelse för handläggningen av ett ärende hos myndigheten. Informationen kan t.ex. behövas hos arbetsmarknadens parter.

Anmälningsskyldighet och dokumentation vid vissa vägtransporter

44 a § *Vid utstationering enligt 4 § första stycket 1 av förare gäller inte 22, 29–33 eller 45 §. I stället finns i 44 b–44 i §§ bestämmelser som gäller i sådana fall.*

I paragrafen, som är ny, anges att vissa paragrafer i lagen inte ska gälla vid utstationering av förare i vissa fall. Paragrafen genomför första ledet i artikel 1.11 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.10.

Enligt paragrafen ska vissa av de bestämmelser i lagen som reglerar administrativa krav och kontrollåtgärder inte gälla vid utstationering av förare i vissa fall. De paragrafer som räknas upp i första meningen ska inte tillämpas när ett transportföretag för egen räkning och under egen ledning sänder en hos transportföretaget anställd förare till Sverige enligt avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna. De bestämmelser som då inte ska tillämpas är kravet i 22 § om skyldighet för utstationerande arbetsgivare att i vissa fall tillhandahålla handlingar, kraven i 29–33 §§ om att arbetsgivaren ska anmäla en utstationering och utse en kontaktperson i Sverige och kravet i 45 § om att utse en behörig företrädare vid kollektivavtalsförhandlingar. I 44 b–44 i §§ finns bestämmelser som gäller vid utstationering av förare i nu aktuella fall.

Skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration

44 b § En arbetsgivare som enligt 4 § första stycket 1 utstationerar en förare ska lämna in en utstationeringsdeklaration till Arbetsmiljöverket senast när föraren påbörjar arbetet i Sverige.

Om förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i utstationeringsdeklarationen, ska arbetsgivaren omgående uppdatera uppgifterna i deklarationen.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om skyldigheter i fråga om utstationeringsdeklarationer. Paragrafen har delvis utformats med 29 § som förebild. Paragrafen genomför delar av artikel 1.11 första stycket a och artikel 1.12 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.12.2, jämfört med avsnitt 7.11.1.

Enligt *första stycket* ska ett transportföretag som för egen räkning och under egen ledning sänder en hos transportföretaget anställd förare till Sverige enligt ett avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksam mottagaren av tjänsterna ge in en utstationeringsdeklaration senast när föraren påbörjar arbetet här. En utstationering ska anses börja då den första transporten som utstationeringen omfattar inleds. Om det är fråga om en internationell transport, påbörjas utstationeringen i Sverige när fordonet passerar den svenska gränsen. Utstationeringsdeklarationen ska ges in till Arbetsmiljöverket. När en skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration föreligger ska inte en anmälan enligt 29 § ske. Enligt 5 c och 5 d §§ ska en förare inte anses utstationerad i vissa fall. Eftersom det inte föreligger någon utstationeringssituation i sådana fall ska en utstationeringsdeklaration inte lämnas in.

Enligt *andra stycket* ska transportföretaget omgående uppdatera deklarationen om det sker förändringar på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats. Det kan t.ex. gälla förändringar i fråga om start- eller slutdatum för utstationeringen, vilket fordon som används samt vilken eller vilka typer av transporttjänster som ska utföras.

Enligt 44 j § får regeringen meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla samt ytterligare föreskrifter om inlämning och uppdatering av den.

Skyldighet att ge in dokumentation efter utstationeringsperioden

44 c § En arbetsgivare som omfattas av kravet på att ge in en utstationeringsdeklaration enligt 44 b § ska efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidsrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt bevis om utförda transporter och färdskrivardata.

Skyldigheten enligt första stycket ska fullgöras inom åtta veckor från det att begäran framställdes.

Paragrafen, som är ny, reglerar en skyldighet för arbetsgivaren att lämna in viss dokumentation efter utstationeringsperioden. Paragrafen har delvis utformats i linje med 22 §. Paragrafen genomför delar av artikel 1.11 första stycket c i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.9.

Enligt *första stycket* ska en arbetsgivare som omfattas av kravet på att ge in en utstationeringsdeklaration lämna in viss ytterligare dokumentation efter utstationeringen, om detta begärs av Arbetsmiljöverket. Den

dokumentation som avses gäller handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar. Även bevis om de transporter som har utförts och uppgifter från färdskrivaren ska ges in, om detta begärs.

Enligt *andra stycket* ska dokumentationen lämnas in till Arbetsmiljöverket inom åtta veckor från tidpunkten för begäran. Enligt 44 j § får regeringen meddela ytterligare föreskrifter om hur dokumentationen ska lämnas in.

Skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll

44 d § *En arbetsgivare som omfattas av kravet på att ge in en utstationeringsdeklaration enligt 44 b § ska säkerställa att en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll får ta del av*

- 1. en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen,*
- 2. bevis om transporter, och*
- 3. färdskrivardata.*

Paragrafen, som är ny, reglerar en skyldighet för arbetsgivaren att säkerställa att en kontrolltjänsteman kan ta del av viss dokumentation vid en vägkontroll. Paragrafen genomför artikel 1.11 första stycket b i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.12.2, jämfört med 7.11.9.

Enligt paragrafen har en arbetsgivare, som omfattas av kravet på att lämna in en utstationeringsdeklaration, en skyldighet att säkerställa att en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll får viss dokumentation. Skyldigheten gäller för transportföretag som för egen räkning och under egen ledning sänder en hos transportföretaget anställd förare till Sverige enligt ett avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna. I praktiken kommer det, i likhet med vad som t.ex. gäller för de bevis om cabotagetransporter som ska tillhandahållas vid en vägkontroll, att vara föraren som visar upp handlingarna. Enligt *första punkten* ska en kontrolltjänsteman få ta del av en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen. Enligt *andra punkten* ska kontrolltjänstemannen få ta del av bevis om relevanta transporter. Med bevis avses t.ex. en frakthandling. Kopian av utstationeringsdeklarationen och bevisen ska visas upp på begäran av kontrolltjänstemannen och kan företes antingen i pappersform eller i elektronisk form. Uppvisande av färdskrivardata enligt *tredje punkten* sker genom att tillhandahålla uppgifter från fordonets färdskrivare, t.ex. genom att visa upp färdskrivarens diagramblad eller genom att uppgifter från en digital färdskrivare görs tillgängliga genom att de överförs till en kontrolltjänsteman. I det här sammanhanget kan färdskrivardata användas av kontrollerande myndigheter för att verifiera om de uppgifter som framgår i utstationeringsdeklarationer och frakthandlingar stämmer i fråga om när fordon och förare har passerat landgränser samt var och när lossnings- och lastningsoperationer har ägt rum.

Regeringen får enligt 44 j § meddela ytterligare föreskrifter om dokumentationen. Föreskrifterna kan t.ex. avse närmare vilka transporter och bevis som avses, innehållet i bevisen, krav på och utformning av kopian av utstationeringsdeklarationen och om hur äktheten av dokumentationen ska säkerställas.

44 e § *En förare som utför en transport som avses i 5 c § eller 5 d § ska för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll visa upp färdskrivardata och bevis om transportererna.*

Paragrafen, som är ny, reglerar en skyldighet för en förare att i vissa fall tillhandahålla dokumentation vid en vägkontroll. Paragrafen genomför artikel 1.11 andra stycket i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.2.

Enligt paragrafen har en förare som utför transporter som avses i 5 c § eller 5 d § en skyldighet att vid en vägkontroll visa upp bevis om transporter och färdskrivardata. Skyldigheten att visa upp sådan dokumentation syftar till att fastställa om föraren inte ska anses vara utstationerad enligt undantagen i 5 c § eller 5 d §. De bevis som avses kan gälla transporter som äger rum här i landet men också bevis på de internationella transporter som är relevanta för att bedöma om en förare ska anses vara undantagen från utstationering.

Regeringen får enligt 44 j § meddela ytterligare föreskrifter om dokumentationen. Föreskrifterna kan t.ex. avse närmare vilka transporter och bevis som avses, innehållet i bevisen, krav på och utformning av kopian av utstationeringsdeklarationen och om hur äktheten av dokumentationen ska säkerställas.

Sanktionsavgift

44 f § *En sanktionsavgift ska tas ut om en arbetsgivare har överträtt bestämmelsen i*

1. 44 b § första stycket om skyldighet att lämna in en utstationeringsdeklaration, eller

2. 44 d § 1 om skyldighet att säkerställa att en kontrolltjänsteman får del av en kopia av utstationeringsdeklarationen.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om sanktionsavgifter. Paragrafen genomför artikel 5.2 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.12.2, jämfört med 7.11.4.

Paragrafen innebär att en sanktionsavgift ska tas ut om transportföretaget inte har lämnat in en utstationeringsdeklaration, när en sådan skyldighet finns enligt 44 b § eller när en kopia av utstationeringsdeklarationen inte på begäran har kunnat visas upp vid en vägkontroll enligt 44 d §. Skyldigheterna enligt 44 b och 44 d §§ gäller när transportföretaget är förarens arbetsgivare.

44 g § *En sanktionsavgift enligt 44 f § ska tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet.*

Avgiften får sättas ned helt eller delvis om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgiften.

En sanktionsavgift tillfaller staten.

Paragrafen, som är ny, innehåller närmare bestämmelser om sanktionsavgifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.6.

Enligt *första stycket* ska avgift påföras även om överträdelsen av skyldigheten att säkerställa att en kopia av utstationeringsdeklaration ska

kunna visas upp vid en vägkontroll inte har skett uppsåtligt eller av oaksamhet. Strikt ansvar för transportföretaget gäller alltså vid sådana överträdelser.

Enligt *andra stycket* får avgiften sättas ned helt eller delvis i vissa fall. En överträdelse kan anses som ringa när den vid en samlad bedömning framstår som obetydlig med hänsyn till det intresse som är avsett att skyddas genom föreskriften. Ett exempel på det skulle kunna vara att kopian av utstationeringsdeklarationen är ofullständig i något avseende, men att detta inte påverkar kontrollen av utstationeringen. Att avgiften får sättas ned eller efterges om överträdelsen är ursäktlig eller om det annars skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgiften gör det möjligt att beakta de omständigheter som utgör skälet till att en kopia av deklarationen inte har kunnat visas upp, t.ex. om orsaken till överträdelsen ligger utanför transportföretagets kontroll. Ett exempel på det sistnämnda skulle kunna vara att det föreligger tekniska problem, som inte beror på transportföretaget, med att elektroniskt överföra en kopia av utstationeringsdeklarationen till kontrolltjänstemannen vid en vägkontroll, samtidigt som deklarationen har lämnats in i enlighet med aktuella bestämmelser. Bestämmelsen i *andra stycket* bör tillämpas varsamt så att den förebyggande effekten inte går förlorad.

Avgiften ska tillfalla staten.

44 h § *När ett beslut om sanktionsavgift enligt 44 f § har fått laga kraft får det verkställas enligt utsökningsbalken.*

Paragrafen, som är ny, reglerar verkställighet av beslutade sanktionsavgifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.6.

Enligt paragrafen får ett beslut om sådan sanktionsavgift som avses i 44 f § verkställas enligt utsökningsbalken när det har fått laga kraft. Detta innebär att beslutet, eller i vissa fall en påföljande dom för det fall beslutet överklagas, gäller som en exekutionstitel så snart det har fått laga kraft.

Beställaransvar

44 i § *Utförs en transport av en förare vars arbetsgivare omfattas av skyldigheten i 44 b § att ge in en utstationeringsdeklaration utan att en sådan deklaration lämnats in, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten 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.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om ansvar för den som beställer en transport i vissa fall. Paragrafen genomför artikel 5.1 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 7.12.2, jämfört med avsnitt 7.11.10.

En förutsättning för beställarens ansvar är att den förare som utför transporten är utstationerad och att transportföretaget har en skyldighet enligt 44 b § att ge in en utstationeringsdeklaration men att denna skyldighet har underlåtit. Detta innebär att ansvaret träffar den som beställer transporter där transportföretaget för egen räkning och under egen ledning sänder en hos transportföretaget anställd förare till Sverige enligt ett avtal som arbetsgivaren har ingått med den i Sverige verksamma

mottagaren av tjänsterna. För att paragrafen ska aktualiseras krävs vidare att beställaren yrkesmässigt har avtalat om en transport. Det kan t.ex. vara den som förmedlar transporter, en varuägare som beställer transporter för leverans av sina varor eller den som upphandlar transporter.

Ansvaret omfattar samtliga beställare i en avtalskedja. Både den beställare som har slutit avtalet med transportföretaget och den som t.ex. har vänt sig till en förmedlare av transporttjänster för att beställa en transport omfattas alltså. 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 §, vilket kan kontrolleras hos Arbetsmiljöverket. Det kan dock också vara så att föraren ännu inte utstationerats till Sverige vid tidpunkten för beställningen. Beställaren kan då hållas ansvarig om han eller hon hade skälig anledning att anta att föraren skulle utstationeras och att en utstationeringsdeklaration inte skulle lämnas in. Det kan t.ex. vara fallet om beställningen avser en vägtransport som är en del av en kombinerad transport och beställaren sedan tidigare har kännedom om att arbetsgivaren i samband med en utstationering inte brukar lämna in en utstationeringsdeklaration. Om beställaren vid tidpunkten för beställningen inte säkerställer att arbetsgivaren avser att uppfylla sina skyldigheter bör beställaren kunna dömas för brott mot beställaransvaret.

Bemyndigande

44 j § Regeringen får meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration enligt 44 b § ska innehålla.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om

1. inlämning och uppdatering av dokumentation enligt 44 b och 44 c §§,
2. tillhandahållande av dokumentation vid vägkontroller enligt 44 d och 44 e § §, och
3. sanktionsavgifter enligt 44 f §.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om rätten att meddela föreskrifter. Övervägandena finns i avsnitt 7.11.1, 7.11.2, 7.11.4 och 7.11.9.

Enligt *första stycket* bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla.

Enligt *andra stycket första punkten* bemyndigas regeringen att meddela ytterligare föreskrifter om inlämning och uppdatering av utstationeringsdeklarationen och inlämning av de handlingar och annan dokumentation som arbetsgivaren kan bli skyldig att lämna in enligt 44 c §. Föreskrifterna kan bl.a. avse hur inlämningen och uppdatering ska ske. Enligt *andra punkten* får regeringen meddela ytterligare föreskrifter om tillhandahållande av dokumentation vid vägkontroller enligt 44 d och 44 e §§. Föreskrifterna kan bl.a. avse vilka bevis som ska uppvisas, krav på och utformning av kopian av utstationeringsdeklarationen och hur äktheten i dokumentationen ska säkerställas. Enligt *tredje punkten* får regeringen meddela ytterligare föreskrifter om sanktionsavgifter enligt 44 f §. Sådana föreskrifter kan bl.a. avse med vilket belopp sanktionsavgifter ska påföras,

om förskott för sanktionsavgifter samt om förfarandet vid påförande av sanktionsavgifter. Bilaga

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer i fråga om 5 e § och i övrigt den 2 februari 2022.

2. Bestämmelserna i 5 c, 5 d och 44 a–44 i §§ ska inte tillämpas när det gäller arbete som en utstationerad arbetstagare har påbörjat före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 7.19.

Lagändringarna träder enligt *första punkten* i kraft den 2 februari 2022, utom 5 e § som träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Andra punkten behandlar tillämpningen av vissa paragrafer i lagen. Paragraferna 5 c och 5 d §§, som reglerar att en förare i vissa fall inte ska anses vara utstationerad, ska inte tillämpas på arbete som föraren har påbörjat före ikraftträdandet. Huruvida en förare som utför sådana transporter som avses i paragraferna ska anses vara utstationerad får avgöras med tillämpning av 1, 4 och 5 §§. Inte heller 44 a–44 i §§ ska tillämpas på arbete som en förare har påbörjat före ikraftträdandet. Det innebär att bestämmelserna om anmälningsskyldighet och kontaktperson i 29–33 §§ gäller för sådant arbete, liksom skyldigheterna i 22 och 45 §§ att på begäran tillhandahålla handlingar respektive utse en behörig företrädare vid kollektivavtalsförhandlingar.