

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Infrastrukturdepartementet

## Yttrande över förslag till genomförandet av mobilitetspaketet (Promemoria)

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till ändringar i följande lagar och förordningar:

Lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare, Lagen (2004:629) om trängselskatt, Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, Yrkestrafiklagen (2012:210), Lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, Vägtrafikdatalagen (2019:369), Förordningen om utstationering av förare inom vägtransportsektorn, Förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), Förordningen (1999:1134) om belastningsregister, Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, Förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete, Yrkestrafikförordningen (2012:237), Förordningen (2017:319) om utstationering av arbetstagare och Vägtrafikdataförordningen (2019:382).

I promemorian föreslås hur rättsakterna i det s.k. mobilitetspaketet ska genomföras och kompletteras nationellt. Med mobilitetspaketet avses de ändringar i EU:s trafikillstånds- 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.

Det anges att förslagen gäller förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige. Kraven på utövare av yrkesmässig trafik kompletteras och skärps, bland annat 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 överskrider den maximala sammanlagda arbetstiden per vecka och rapportera misstänkta överträdelser till Transportstyrelsen.

Därutöver föreslås även särskilda bestämmelser om utstationering av förare inom vägtransportsektorn. Förslagen utgår från att utstationeringsdirektivet är tillämpligt på förare som utför vägtransporter och innebär bland annat 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 straffrättsligt 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.

## Skälen för Regelrådets ställningstagande

### Bakgrund och syfte med förslaget

Det anges i promemorian att syftet med förslaget är att säkerställa att svenska regler överensstämmer med rättsakterna i mobilitetspaketet. Med mobilitetspaketet avses de ändringar i EU:s trafikillstånds- 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 vägarbetsstidsdirektivet som antogs vid samma tillfälle.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets bakgrund och syfte är godtagbar.

### Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Förslagsställaren redogör utförligt för alternativa lösningar för samtliga förslag i ett särskilt avsnitt (8.1). Det anges bland annat, beträffande ändringar i trafikillståndsforordningen, att ett alternativ hade varit att föreslå att tillståndsplikten tas bort, vilket hade inneburit att företag som enbart bedriver trafik i Sverige med lätta fordon hade undantagits från regelverket. Det anges dock att en sådan ändring skulle kunna leda till oönskade effekter och en snedvridning av konkurrensen och en överflyttning från transporter med tunga fordon till transporter med lätta fordon.

Vidare anges, beträffande kör- och vilotider, att ett alternativ hade varit att vissa transporter undantas från bestämmelserna. Ett undantag hade inneburit lägre administrativa kostnader för företagen och en ökad flexibilitet när det gäller förläggandet av arbetet. Vidare anges att det är lika angeläget att förarna vid nämnda transporter kör utvilade och tar raster regelbundet. Det anges dock att ett undantag skulle kunna påverka trafiksäkerheten negativt och förslagsställaren gör därför bedömningen att något undantag inte bör införas i nuläget. I

remissen beskrivs också att vissa delförslag inte direkt följer av krav från EU-rätten liksom motivering till varför dessa föreslås. Inget anges om effekter av om ingen reglering kommer till stånd.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av alternativa lösningar är tillräckligt tydlig. Regelrådet har däremot inte kunnat utläsa en beskrivning av effekter av om ingen reglering kommer till stånd. Med anledning av förslagets karaktär, ett genomförande av EU-regler, kan dock en utelämnad beskrivning godtas.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar godtagbar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

Det anges i remissen att förslagen säkerställer att svenska regler överensstämmer med rättsakterna i mobilitetspaketet<sup>1</sup>. Förslagsställaren bedömer att förslagen även i övrigt är förenliga med EU-rätten. Därutöver anges att förslagen inte har någon påverkan på Sveriges internationella åtaganden i övrigt.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

Det anges i remissen att 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. Vidare anges att 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.

Beträffande ändringarna i trafiktillståndsförordningen anges att de kompletterande bestämmelserna till förordningen ska träda i kraft den 21 februari 2022. Äldre bestämmelser ska tillämpas vid överklaganden av beslut som fattats före den 21 februari 2022.

Beträffande ändringarna i godsförordningen anges att de kompletterande bestämmelserna till förordningen ska träda i kraft den 21 februari 2022. Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för överträdelser som har ägt rum före den 21 februari 2022.

---

<sup>1</sup> Rättsakterna i mobilitetspaketet avser Trafiktillstånds- och godsförordningarna (EU) 2020/1055, EFC-direktivet (EU) 2019/520, Förordningarna (EU) 2020/1054 om färdskrivare och kör- och vilotider, Förordningen (EU) 2020/1057 om särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och kombidirektivet 92/106/EEG.

Beträffande ändringarna i färdskrivarförordningen, förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och vägtrafikdataförordningen som föranleds av genomförandet av ändringar i kontroldirektivet anges att ändringarna ska träda i kraft den 2 februari 2022. Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för överträdelser som har ägt rum före den 2 februari 2022.

Beträffande ändringarna i lagen och förordningen om arbetstid vid visst vägtransportarbete anges att ändringarna ska träda i kraft den 2 februari 2022. Inget anges om behov av speciella informationsinsatser.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande är tillräckligt tydlig. Regelrådet har däremot inte kunnat utläsa en beskrivning av behov av speciella informationsinsatser. Avsaknaden av sådan beskrivning medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande godtagbar.

Regelrådet finner redovisningen av behov av speciella informationsinsatser bristfällig.

## **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

Det anges i remissen, beträffande godstransporter med svenskregistrerade och utlandsregistrerade fordon till, från och inom Sverige, att trafikanalys statistisk 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 utförde 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. Det anges dock att det saknas motsvarande statistik för lätta fordon.

Vidare anges att 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 inrikestransportererna. Av alla transporter till, från och inom Sverige utfördes fyra procent av utländska lastbilar. Förslagsställaren anger vidare att 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. Vidare anges att Transportstyrelsens tillståndsmätning visar att knappt 10 procent av de utländska ekipagen utförde cabotaget transporter och ungefär en procent utförde kombinerade transporter.

Beträffande Busstransporter anges att 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. Vidare anges att i Transportstyrelsens tillståndsmätning, 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 var utländska fordon.

Beträffande tillståndshavare i Sverige anges att i rapporten Transportmarknaden i siffror 2019 framgår att det i slutet av 2018 fanns 16 926 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässiga godstransporter på väg i Sverige (tung och lätt 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 lätt fordon). Vidare anges att enligt uppgifter i Transportstyrelsens 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.

Det anges därutöver att 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. Vidare anges att enligt samma uppgifter från samma rapport ansökte 33 företag om tillstånd om att bedriva yrkesmässig trafik under 2018. Transportstyrelsen utfärdade 19 tillstånd. Under 2018 olämplighetsförklarades 2 trafikansvariga.

Förslagsställaren anger vidare att 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. Vidare anges vad 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.

Det anges därutöver att förslagen om de särskilda utstationeringsbestämmelserna för vägtransportsektorn också påverkar arbetsmarknadens parter när de fullgör sin roll i den svenska arbetsmarknadsmodellen. Beträffande förslagen om kör- och vilotider och färdskrivare samt vägarbetstid anges att samtliga företag som utför vägtransporter och inte enbart de som bedriver yrkesmässig trafik berörs av förslagen, med vissa undantag. Det anges att även förare som utför gods- eller persontransporter på väg berörs av förslagen.

Regelrådet gör följande bedömning. Beskrivningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är tillräckligt tydlig givet förutsättningar i ärendet.

Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

Det anges i remissen att förslagen förväntas bidra till tydligare regler sett ur alla berörda intressenters perspektiv. Förslagsställaren anger vidare att förslagen leder till en rättvisare konkurrens vilket förbättrar svenska transportföretags konkurrensförhållanden. Det anges dock att förslagen kan leda till att transportköparnas kostnader ökar vid enskilda transporter.

I promemorian föreslås, beträffande ändringarna i Trafiktilståndsförordningen, att en tillståndshavare årligen ska anmäla till Transportstyrelsen antalet anställda och antalet förare som är stationerade i Sverige. Det anges att 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 ( $5 \text{ minuter} * (16\,926 + 901) / 60 \text{ minuter} / 8 \text{ timmar}$ ). Skatteverket har visserligen uppgifter om alla personer som får lön varje månad hos en arbetsgivare, men verket har inte uppgifter om antalet förare. Det anges dock att detta är en uppgift som Transportstyrelsen behöver för att bedöma om ett företag uppfyller etableringskravet.

Förslagsställaren anger vidare att 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.

Det anges därutöver att 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 yrkeskunnande hos Trafikverket kostar i dagsläget 640 kronor före kl.18.00 på vardagar och annars 830 kronor. Under 2018 olämplighetsförklarades 48 trafikansvariga.

Det anges i remissen, beträffande ändringarna i Trafiktilståndsförordningen, att förslaget 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 bland annat 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. Vidare anges att 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. Det anges att 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 ett företag i samband med en tillsyn ska lämna uppgifter på begäran av Transportstyrelsen. Det anges dock att förslaget innebär ett förtydligande och föranleder inte någon ytterligare administrativ börda för företagen. Vidare anges att 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.

Beträffande ändringarna i Godsförordningen anges att förslaget om att avskaffa det s.k. cabotageundantaget för inrikes vägtransporter som är del av en kombinerad transport sannolikt kommer 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. Förslagsställaren bedömer vidare att förslaget kan därmed förväntas leda till ökade priser för enskilda transporter och därmed ökade kostnader för transportköparna. Det anges vara svårt att bedöma hur stora dessa prisökningar blir. Förslagsställaren anger dock att det bör noteras att promemorian 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.

Förslagsställaren lyfter vidare en annan fråga om hur många transporter som faktiskt kommer att beröras av förslaget att avskaffa cabotageundantaget och därmed hur stora effekterna blir på aggregerad nivå. Det anges att 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. 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. Förslagsställaren anger dock att det bör 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.

Vad gäller förslaget till ändrade ansvarsbestämmelser anges 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 överträdelser 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. Vidare anges att även utlandsetablerade transportföretag som bedriver trafik med fordon eller fordonskombinationer överstigande 2,5 ton kommer att kunna påföras en sanktionsavgift vid överträdelser av cabotagebestämmelserna och vid överträdelser av bestämmelserna om internationella transporter kommer det vara möjligt att påföra företaget ett straffansvar. Detta ökar incitamenten till att följa nämnda bestämmelser.

Förslagsställaren anger vidare att transportköparna också kan 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.

Beträffande förslagen om ändringar av regleringen om vägarbets tid anges att dessa inte får 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. Det anges att 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. Förslagsställaren bedömer att förslaget inte innebär några utökade administrativa kostnader för transportföretagen.

Beträffande utstationering inom vägtransportsektorn anges att 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. Vidare anges att de förändringar som föreslås avser i första hand vissa lättnader och undantag. Den tydligaste lättnaden 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 informationssystemet för den inre marknaden (IMI) som kommer att gälla för utstationeringar inom samtliga medlemsstater. Förslagsställaren anger att detta bör kunna ses som en förenkling för berörda arbetsgivare.

Vidare anges i fråga om undantag att förare som utför bilaterala transporter enligt tjänsteavtalsfallet eller transittransporter i utlandsetablerade transportföretag inte längre kommer att anses vara utstationerade i Sverige. Förslagsställaren anger vidare att den största förändringen är 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. Det anges att 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.



Förslagsställaren anger vidare att 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. Det anges dock att det inte går att dra några säkra slutsatser gällande faktisk lönenivå för de berörda förarna, men dessa uppgifter ger åtminstone en bild av löneläget i dessa länder. Vidare anges att i Svenska Transportarbetareförbundets kollektivavtal för förare som är utstationerade till Sverige är ingångslönen 26 840 SEK per månad. Förslagsställaren anger att utifrån dessa uppgifter är det uppenbart att en anpassning till svenska löner kommer att innebära avsevärt högre lönekostnader för många arbetsgivare.

Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställaren har i relativt stor utsträckning, kvalitativt och kvantitativt, redogjort för förslagets möjliga effekter på berörda företagen. Regelrådet finner emellertid att det saknas en beskrivning av kostnadspåverkan till följd av förslaget 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. Regelrådet finner vidare att det hade varit önskvärt om förslagsställaren kunde angett en uppskattning av kostnaden för framtagandet av de handlingar som tillståndshavaren kommer att behöva lämna in i samband med anmälan. Regelrådet vill vidare anföra, beträffande förslagets påverkan på transportköparna, att det hade varit motiverat att ange en närmare beskrivning av transportköparnas ansvar för undersökning av transportföretag i samband med en beställning av inrikestransport. Detta eftersom förslaget innebär en relativt stor börda för transportköparna. Med anledning av förslagets karaktär och de sammantagna effekterna kan dock Regelrådet godta utelämnade beskrivningar i denna del.

Regelrådet finner beskrivningen av förslagets effekter på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet godtagbar.

## **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Det anges i remissen att transportföretagens konkurrensförhållanden påverkas i första hand av de ändrade bestämmelserna i trafiktillståndsförordningen. Det gäller bland annat 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. Förslagsställaren anger att förslaget inte torde leda till att konkurrensförhållandena förändras eftersom det sedan tidigare har gällt en särreglering i nämnda fall i Sverige. Vidare anges att 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.

Förslagsställaren anger vidare att de andra förslagen i promemorian med anledning av ändringarna i trafiktillståndsförordningen i stort inte kommer att påverka

konkurrensförhållandena med utlandsetablerade transportföretag. Det är ändringarna i trafiktillståndsförordningen som kommer att leda till en mer rättvis konkurrens genom bland annat 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.

Vidare anges att 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. Förslagsställaren anger vidare att dessa transporter har en begränsad påverkan på transportmarknaden och bedömer därför att det nya undantaget inte kommer att påverka konkurrensförhållanden mellan företag i Sverige.

Det anges i remissen att förslaget om kombinerade transporter kan påverka de transportörer som utför den del av en kombinerad transport som utförs på jämväg, inre vattenvägar eller till havs och terminaloperatörerna. Förslagsställaren lyfter fram i sammanhanget 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. Vidare anges att 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. Förslagsställaren anger att det är svårt att se att någon betydande överflyttning av gods från regelenliga kombinerade transporter till renodlade vägtransporter skulle ske till följd av förslaget.

Förslagsställaren anger vidare 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 till rätta med problemet med otilåtna cabotagetransporter och den snedvridning av konkurrensen som uppstått på grund av cabotageundantaget som gällt vid kombinerade transporter. Vidare anges att 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. Det anges därutöver att en sannolik konsekvens är också att transportköparnas kostnader ökar vilket kan leda till att deras konkurrensförhållande påverkas negativt.

Beträffande förslaget som avser sanktionsavgiftens storlek vid utebliven registrering av en gränspassage anges att förslaget inte påverkar företagets 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.

Vidare anges att 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. Det anges därutöver att även små och medelstora företag får bättre konkurrensvillkor när upptäcktsrisken vid fusk ökar.

Beträffande utstationering inom vägtransportsektorn anges att 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. Vidare anges att 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. Förslagsställaren bedömer därutöver att det inte finns skäl eller möjlighet att anpassa reglerna för små och medelstora företag och att det kan erinras om att förslagen i direktivet syftar just till att värna sådana företag.

Regelrådet gör följande bedömning. Det är positivt att det finns en information om hur förslagsställaren ser på konkurrensförhållandena för berörda företag. Regelrådet kan inte se någon uppenbar ytterligare påverkan på konkurrensförhållanden som kunde och borde ha tagits upp. Beskrivningen är därför tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

## **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Det anges i remissen, beträffande förslaget som avser sanktionsavgiftens storlek vid utebliven registrering av en gränspassage, att förslaget inte innebär någon ny skyldighet för föraren eller transportföretaget. Förslaget innebär alltså inte några nya administrativa kostnader. Däremot anges att förslaget innebär 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 överträdelse. Vidare anges att förslaget innebär också att Transportstyrelsens företagskontroller ska omfatta fler kontrollmoment. Detta medför att Transportstyrelsen kommer att få ökade kostnader vid ärendehandläggning och systemutvecklingskostnader vilket kan leda till en högre tillsynsavgift.

Regelrådet finner redovisningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

## **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

Det anges i remissen att marknaden för gods- och persontransporter präglas av mikroföretag och små företag samtidigt som en förskjutning och en koncentration på marknaden har skett

de senaste åren mot allt större företagsenheter. Vidare anges att 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 trafikstillståndsförordningen. De ytterligare villkor som är möjliga att ställa gäller tillgång till anställd personal och tillgång till kontorslokaler med vissa öppningstider eller särskild infrastruktur. Förslagsställaren anger vidare att 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. Vidare anges att införa ytterligare villkor skulle också kunna leda till trösklar när åkerierna eller bussföretagen vill växa eller när de ökar sin omsättning.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

## **Sammantagen bedömning**

Förslagsställaren har utförligt och tydligt beskrivit sina överväganden och förslag. Regelrådet finner dock att det saknas en beskrivning av hur förslagsställaren ser på behov av speciella informationsinsatser. Samtliga övriga aspekter uppfyller dock kvalitetskraven, vilket är avgörande för helhetsbedömningen.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

# Regelrådet

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 27 oktober 2021.

I beslutet deltog: Samuel Engblom, ordförande, Cecilia Gunne, Hans Peter Larsson, Claes Norberg och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av: Steven Wall.



Samuel Engblom  
Ordförande



Steven Wall  
Föredragande