

Datum
2017-09-28Dnr/Beteckning
TSG 2017-1509Ert datum
2017-10-02Er beteckning
A2017/01158/ARMRegeringskansliet
Arbetsmarknadsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar – Promemoria Ds 2017:22 Utstationering och vägtransporter

Transportstyrelsen har fått tillfälle att yttra sig över promemorian Utstationering och vägtransporter (Ds 2017:22).

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen i promemorian.

När det gäller vad som ska jämföras med utstationering är Transportstyrelsen för det alternativa förslaget som förutom cabotagettransporter också inkluderar kombinerade transporter i den del som utförs på väg inom Sverige. Likaså det alternativa förslaget avseende Polismyndighetens uppgift att underrätta Arbetsmiljöverket om såväl cabotagettransporter som kombinerade transporter vid utebliven anmälan om utstationering.

Transportstyrelsens synpunkter

Utstationeringsdirektivets tillämplighet på olika typer av internationella transporter

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen som innebär att med utstationering ska jämföras cabotagettransporter och kombinerade transporter i den del som de utförs på väg.

I promemorian konstateras att det är oklart i vilken utsträckning olika typer av internationella vägtransporter faktiskt anses vara utstationering. Transportstyrelsen delar denna uppfattning. Vi anser dock utifrån det redovisade resonemanget i promemorian att utredningens slutsats att cabotagettransporter kan jämföras med utstationering kan vara en rimlig tolkning. Men vi anser vidare att det vore en mer tilltalande lösning att även kombinerade transporter hanteras på samma sätt, det vill säga att också de

transporterna jämföras uttryckligen med utstationering samt att Polismyndigheten ska göra kontroller och rapportera till Arbetsmiljöverket vid utebliven anmälan om utstationering. Skälet till det är att vi från vårt perspektiv ser likartade problem/effekter av när man kör såväl cabotagetransporter som kombinerade transporter och sammantaget tillbringar mycket lång tid i Sverige. Vi befärdar också att det är stor risk för missförstånd om lagen uttryckligen anger en viss typ av transporter men inte en annan. Det primära syftet med denna ändring i utstationeringslagen är att säkerställa förarens skydd enligt reglerna om utstationering. Som ytterligare effekter av ändringarna anges i utredningen förbättrade konkurrensförhållanden. Vi bedömer att behovet av en sådan utveckling är lika angelägen när det gäller utförandet av kombinerade transporter som vid cabotagetransporter.

Polismyndighetens uppgift att underrätta Arbetsmiljöverket om transporter

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen som innebär att Polismyndigheten ska underrätta Arbetsmiljöverket om cabotagetransporter och kombinerade transporter vid utebliven anmälan om utstationering.

Detta ställningstagande följer av vår uppfattning att såväl cabotagetransporter som kombinerade transporter bör jämföras med utstationering. Detta bör innebära att dessa transporter behandlas på likartat sätt av kontroll- och tillsynsmyndigheterna.

En aspekt värd att uppmärksamma är om föraren vid en vägkontroll invänder att han eller hon arbetar som egenföretagare. Inom vägtransportsektorn är en stor andel av förarna både i Sverige och på EU-nivå egenföretagare. Promemorian nämner inte situationen med egenföretagare. En egenföretagare kommer inte att kunna presentera några uppgifter om arbetsgivaren (se s. 108 i promemorian). Han eller hon kommer inte heller att vara anmäld som utstationerad i utstationeringsregistret. Som paragrafen om Polismyndighetens underrättelseskyldighet är skriven (13 a §) ska Polismyndigheten underrätta Arbetsmiljöverket om anmälan saknas. Möjligen bör man i bestämmelsen eller i förarbetena nämna hur situationen med egenföretagare ska hanteras.

Skyldighet för tjänstemottagaren att underrätta Arbetsmiljöverket om dokumentation om anmälan uteblir

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget.

Det kan dock finnas skäl att här lyfta förhållandena inom vägtransportsektorn.

Avtal om godstransporter sluts ofta i flera led, och således kan flera aktörer vara inblandade. Avtal kan slutas med många olika uppdragstagare och ibland med kort varsel. Ofta finns också en speditör med som ett mellanled mellan köpare och säljare. Detta innebär att det kan vara svårt för den som får transporttjänsten utförd att ha kännedom om anställningsförhållandena. Att som transportköpare hålla ordning på anställningsförhållanden för ibland ett stort antal transporter i syfte att bevaka att anmälningar sker på ett korrekt sätt skulle i det enskilda fallet kunna bli en omfattande administrativ uppgift. För större transportköpare och speditörer är det tänkbart att de kan skaffa rutiner för att uppfylla denna skyldighet. Den beskrivna bilden visar dock att vägtransportområdet är ett område som man bör ha i åtanke vid avvägningen av om kravet på anmälan vid utebliven dokumentation är proportionerlig.

Detta ärende har beslutats av stf generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog tf avdelningsdirektör Petra Wermström, tf enhetschef Anna Westerlund, tf sektionschef Peter Ahlmark, jurist Sören Dalmans och utredare Monica Åsman, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils
Stf Generaldirektör