

Den senaste versionen av styrande och stödande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Upprättad av  
**Karin Michaelsson**  
Väg och järnväg  
Yrkestrafik  
Yrkestrafikregler

# Vägledning om utstationering av förare inom vägtransportsektorn

Datum  
2023-01-24Version  
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödande dokument finns på  
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning  
TSG 2023-41**Versionshistorik**

Version	Datum	Beskrivning	Ansvarig
01.00	2023-01-24	Vägledningen beslutad av enhetschef Annika Sjöberg	Karin Michaelsson

## Innehåll

<b>1</b>	<b>SYFTE</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>OMFATTNING</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>ROLLER</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>BESKRIVNING</b> .....	<b>4</b>
4.1	Gällande bestämmelser .....	4
4.2	Utstationering av arbetstagare, inkl. förare.....	4
4.3	LUA och lex specialis.....	5
4.4	Lex specialis .....	6
4.5	Undantag .....	7
4.6	Definitioner .....	7
4.7	Transporttyper som påverkar utstationering.....	8
4.8	Överprovning .....	13
4.9	Påförande av sanktionsavgift.....	14
4.9.1	Gällande bestämmelser .....	14
4.9.2	Påförande av sanktionsavgift efter fastställt förskott.....	15
4.9.3	Påförande av sanktionsavgift trots att kontrolltjänsteman inte har beslutat om förskott.....	18
4.9.4	Påförande av sanktionsavgift i övriga situationer (icke-bilaterala transporter) .....	18
4.10	Överklagande.....	18
<b>5</b>	<b>FÖRVALTNING</b> .....	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>HÄNVISNING</b> .....	<b>19</b>

## 1 Syfte

Denna vägledning är till för att stödja det arbete som behövs inom området utstationering av förare. Vägledningen ger förklaringar till vilka transporter som medför att en utstationering föreligger. Vägledningen lämnar närmare redovisning när Transportstyrelsen blir berörd i frågan och vilka åtgärder som behöver vidtas i samband med överprövning och påförande av sanktionsavgift.

## 2 Omfattning

Denna vägledning riktar sig till de medarbetare inom avdelning Väg och järnväg som arbetar med frågor som rör utstationering av förare inom vägtransportområdet.

## 3 Roller

Denna vägledning ska tillämpas av de medarbetare som genomför överprövningar och påför sanktionsavgifter.

## 4 Beskrivning

### 4.1 Gällande bestämmelser

Lag (1999:678) om utstationering av arbetstagare (LUA)

Förordning (2017:319) om utstationering av arbetstagare (FUA)

Förordning (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn (FUF).

### 4.2 Utstationering av arbetstagare, inkl. förare

Av 5 § LUA framgår att utstationering föreligger när arbetstagare, inkl. förare, som vanligen arbetar i ett annat land men under en begränsad tid utför arbete i Sverige.<sup>1</sup> Bestämmelserna om utstationering rör vilka arbets- och anställningsvillkor som ska tillämpas på arbetstagare som tillfälligt arbetar i ett annat land. Utgångspunkten är att det ska råda sund konkurrens. Det är också viktigt att arbetstagarnas rättigheter respekteras.

Ansvarig myndighet för frågor som rör utstationering av arbetstagare är Arbetsmiljöverket. I Sverige är det dock arbetsmarknadens parter som har det

---

<sup>1</sup> Det finns i lagstiftningen ingen definition av orden "vanligen arbetar" respektive "begränsad tid". Klart är dock att om det inte rör sig om begränsad tid utan mer stadigvarande arbete i Sverige bör man kunna utgå från att det är svensk arbetsrättslig lagstiftning i sin helhet som ska tillämpas.

Datum  
2023-01-24Version  
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning  
TSG 2023-41

yttersta ansvaret och intresset för arbetstagarnas arbets- och anställningsvillkor. Det är arbetsmarknadens parter som bl.a. genomför kontroller att utländska arbetstagare, inkl. förare, jämföras och behandlas enligt lika villkor, dvs. att samma villkor gäller för utländska arbetstagare som för svenska.

När arbetstagare, inkl. förare, utstationeras i Sverige ska Arbetsmiljöverket få kännedom om detta. Är det en förare som utstationeras ska en s.k. utstationeringsdeklaration för föraren lämnas in till Arbetsmiljöverket med vissa fastställda uppgifter. Utifrån dessa utstationeringsdeklarationer kan arbetsmarknadens parter sedan genomföra sina kontroller.

Kopia av utstationeringsdeklarationen ska medföras i fordonet. Det är Polismyndigheten eller Tullverket som vid kontroll på väg ska kontrollera om en kopia av utstationeringsdeklarationen kan visas upp eller inte. Om vissa förutsättningar föreligger finns möjlighet för dessa myndigheter att besluta om förskott och förbud att fortsätta färden. Det är Transportstyrelsen som ska pröva om dessa beslut ska bestå (s.k. överprövning) och påföra sanktionsavgift.

Transportstyrelsens roll är enbart kopplat till den administrativa delen, dvs. fastställa om kopia av utstationeringsdeklaration ska finnas med vid en viss transport eller inte och bedöma om ett transportföretag har överträtt bestämmelsen om att på begäran visa upp en sådan. Transportstyrelsen är inte delaktig i det som rör den sociala frågan, dvs. utreda om den enskilde arbetstagaren har rätt arbets- och anställningsvillkor.

### **4.3 LUA och lex specialis**

Bestämmelserna i FUF grundar sig på ett direktiv som kallas för lex specialis<sup>2</sup>. I och med implementeringen av lex specialis finns det två sätt att anmäla utstationering enligt gällande bestämmelser, dels anmälan enligt 29 § LUA, dels inlämning av utstationeringsdeklaration enligt 45 b § LUA.

Inom vägtransportområdet är det främst bestämmelserna om utstationeringsdeklaration som ska tillämpas. Som redovisas nedan har Sverige valt att utöka området i förhållande till vad lex specialis reglerar. I och med det kommer det föreliggande situationer när anmälan enligt 29 § LUA ska göras istället för att lämna in en utstationeringsdeklaration. Vissa av dessa situationer redovisas i denna vägledning.

---

<sup>2</sup> 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 om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012

#### **4.4 Lex specialis**

Utifrån arbetsrätten är lex specialis kopplat till de s.k. tjänsteavtalsfallen. Tjänsteavtalsfallen är en utstationering där en arbetsgivare för egen räkning och under egen ledning sänder arbetstagare till Sverige enligt avtal som arbetsgivaren har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna (se 4 § första stycket 1 LUA).

Sverige har valt att utöka de situationer när utstationering kan föreligga för förare. De nationella bestämmelserna, dvs. FUF, reglerar alltså inte bara tjänsteavtalsfallen för utstationering av förare utan omfattar även koncern- och uthyrningsfallen. Med koncernfallen menas när en arbetsgivare sänder arbetstagare till Sverige till en arbetsplats eller till ett företag som tillhör koncernen (se 4 § första stycket 2 LUA) och med uthyrningsfallen när en arbetsgivare som hyr ut arbetskraft eller ställer arbetskraft till förfogande sänder arbetstagare till ett användarföretag som är etablerat i Sverige eller som bedriver verksamhet här (se 4 § första stycket 3 LUA).

Ytterligare en faktor att beakta är att lex specialis innehåller specialregler för vägtransportsektorn. Den verksamhet som berörs av dessa bestämmelser är den yrkesmässiga trafiken. De transporter som föraren utför ska alltså vara yrkesmässiga, med den innebörden att de utförs åt ett transportföretag (se 5 a § LUA).

Som nämnts ovan omfattas tjänsteavtalsfallen av de bestämmelser som grundar sig på direktiv (EU) 2020/1057, dvs. lex specialis. Koncern- och uthyrningsfallen ska dock hanteras både i enlighet med lex specialis och med huvudreglerna i LUA.

Sammanfattningsvis konstateras att följande förutsättningar behöver föreligga för att det ska röra sig om utstationering av en förare enligt lex specialis:

1. Det rör sig om yrkesmässig trafik (se 5 a § LUA).
2. Ett anställningsförhållande råder mellan arbetsgivaren och föraren under utstationeringstiden (se 5 b § andra stycket LUA). Arbetsgivaren är (se 5 § LUA):
  - I. ett utlandsetablerat transportföretag (tjänsteavtal),
  - II. ett företag som tillhör samma internationella koncern (koncern), eller
  - III. ett företag som har hyrt ut föraren till det utlandsetablerade transportföretaget (uthyrning).

Utöver dessa förutsättningar behöver det även konstateras vad för typ av transport som utförs. Detta då det enligt huvudregeln (se avsnitt 4.7) är transporten i sig som avgör huruvida det råder en utstationering eller inte. Innan kontroll av transport

görs behöver det dock säkerställas om någon undantagssituation råder, vilket då innebär att utstationering inte föreligger.

#### 4.5 Undantag

Transporter som utförs dels av egenföretagare, dels i egen regi är speciella situationer då den ena är undantagen både från LUA och lex specialis medan den andra är undantagen från lex specialis men inte LUA. Detta framgår av 4 § andra stycket och 5 a § LUA.

##### *Egenföretagare*

Det första undantaget rör egenföretagare. Bestämmelserna om utstationering ska inte tillämpas när föraren utför arbetet i egenskap av egenföretagare, dvs. det rör sig om yrkesmässig transport men föraren framför transporterna i sitt eget företag och därmed inte anställd som förare. I och med att detta inte är en utstationering ska vare sig en anmälan göras enligt 29 § LUA eller en utstationeringsdeklaration lämnas in enligt 45 b § LUA.

##### *Egen regi*

Det andra undantaget rör det som benämns egen regi. Med egen regi menas när en förare framför ett fordon som transporterar gods eller personer inom ett företags egen verksamhet. Då detta inte är yrkesmässig trafik blir inte bestämmelserna om utstationering tillämpliga.

Undantaget för egen regi är dock kopplat till lex specialis med innebörden att utstationering enligt LUA kan föreligga. Så är fallet om föraren utför transporten i egen regi för ett utlandsetablerat företag i ett annat land, t.ex. Sverige. En sådan transport kan vara en utstationering som då ska anmälas enligt 29 § LUA. Prövning av själva utstationeringen görs i sådana fall av Arbetsmiljöverket.

#### 4.6 Definitioner

I och med att det är transporttypen som avgör om det är en utstationering eller inte behöver det klargöras i denna vägledning vad som menas med följande termer.

*Bilaterala transport* En internationell transport som utförs till eller från det land där transportföretaget är etablerat (se 5 d § andra stycket LUA).

*Icke-bilateral transport* En internationell transport mellan två länder där transportföretaget som utför transporten inte är etablerat i något av dessa två länder (se skäl 13 i lex specialis).

Datum  
2023-01-24Version  
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning  
TSG 2023-41

*Cabotagettransport  
resp. cabotagetrafik*

En tillfällig inrikestransport som utförs av ett transportföretag etablerat i ett annat land än där transporten utförs enligt förordning nr 1072/2009 resp. nr 1073/2009.

#### **4.7 Transporttyper som påverkar utstationering**

I de flesta fallen är det själva transporten som är avgörande för om en utstationering av en förare föreligger eller inte. Lex specialis är därför uppbyggd på sådant sätt att det regleras vilka transporter som medför att en förare ska anses vara utstationerad. Det är endast i vissa specifika fall som man även behöver ha reda på var föraren påbörjade transporten för att kunna avgöra huruvida det är en utstationering eller inte.

Tabellen nedan redovisar utifrån vad som regleras i LUA och FUF, vilka transporter som medför att en utstationering föreligger.

Enkelt uttryckt innebär huvudregeln i LUA och FUF att utstationering föreligger när en förare sänds till Sverige för att åt ett utlandsetablerat transportföretag utföra vägtransporttjänster som i sin helhet äger rum i Sverige. Huvudregeln inkluderar även svenska förare som är anställda i ett utlandsetablerat transportföretag och som under en begränsad tid utför transporter i Sverige.

Även om lex specialis reglerar vilka transporter som leder till att en förare är utstationerad eller inte så är inte bestämmelserna uttömmande. Det finns tillfällen då det måste prövas utifrån en helhetsbedömning huruvida föraren ska anses vara utstationerad eller inte. Vägledande för den prövningen är EU-domstolens uttalande i två domar<sup>3</sup>. Av prop. 2021/22:166 (s. 39) framgår följande.

... 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 verksam 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 finns en sådan anknytning ska enligt domstolen avgöras genom en helhetsbedömning. Faktorer som ska beaktas är arten av det arbete som den berörda 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.

<sup>3</sup> Se mål C-815/18 och mål C-428/19.



I tabellen nedan står det vid vissa transporter ”Hanteras enligt 5 § LUA”. Med det menas just den helhetsbedömning som redovisas i stycket ovan. Det är en bedömning i det enskilda fallet som behöver göras för att komma fram till om det är en utstationeringssituation eller inte.

För att göra redovisningen komplett tas även transporter kopplade till egenföretagare och egen regi med.

Lag- rum	Utstationering föreligger	Utstationering föreligger <i>inte</i>
	<u>Huvudregeln:</u> Utstationering enligt LUA och FUF föreligger om förare sänds till SE för att åta ett utlandsetablerat transportföretag utföra vägtransporttjänster som i sin helhet äger rum i SE.	Föraren utför arbetet i egenskap av <i>egenföretagare</i> .
4 §	Om föraren utför transport i <i>egen regi</i> för ett utlandsetablerat företag i ett annat land, t.ex. SE, kan det vara en utstationering enligt LUA (men inte lex specialis, se ovan). Ärendet ska till Arbetsmiljöverket.	
5 b §	Cabotagettransport (all lastning och lossning sker i SE).	
	Cabotagetrafik (all på- och avstigning sker i SE).	
	Cabotagetrafik i samband med <i>internationell linjetrafik</i> (både på- och avstigning av passagerare sker i SE).	
	S.k. olaga cabotagettransporter	
	S.k. olaga cabotagetrafik	
	Olaga yrkesmässig trafik	
	Kombinerad transport om vägtransportsdelen sker inom SE:s	

Datum  
2023-01-24

 Version  
01.00

 Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på  
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

 Dnr/Beteckning  
TSG 2023-41

	gränser; behandlas som cabotagettransport, se 3 f § 1998:786.	
	Övriga tillfälliga inrikestransporter enligt bilaterala eller multilaterala överenskommelser med tredje land (all lastning och lossning sker i SE).	
	Tillfälliga inrikestransporter i samband med internationell linjetrafik enligt bilaterala eller multilaterala överenskommelser med tredje land (både på- och avstigning av passagerare sker i SE).	
5 c §		Transittransport genom SE om <i>tjänsteavtal</i> .
	Transittransport genom SE om <i>koncern</i> . Hanteras enligt 5 § LUA.	
	Transittransport genom SE om <i>uthyrning</i> . Hanteras enligt 5 § LUA.	
5 d §	<p>Bilateral transport till eller från SE vid <i>tjänsteavtal</i>, <u>om</u><sup>4</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. föraren endast utför transporten i SE och inte i etableringslandet,</li> <li>b. föraren samtidigt utför transporter enligt 5 b § (s.k. inrikestransporter), <i>eller</i></li> <li>c. föraren samtidigt utför internationella transporter som inte är bilaterala transporter.</li> </ul> <p>Hanteras enligt 5 b § LUA (situation a och b) eller 5 § LUA (situation c).</p>	<p>Bilateral transport till eller från SE vid <i>tjänsteavtal</i> <u>om</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1. föraren utför hela transporten, dvs. föraren utför transporten i SE och etableringslandet,</li> <li>2. föraren inte samtidigt utför transporter enligt 5 b § (s.k. inrikestransporter), <i>och</i></li> <li>3. föraren inte samtidigt utför internationella transporter som inte är bilaterala transporter.</li> </ul>

<sup>4</sup> Mer information finns i prop. 2021/22:166 s. 102 sista stycket.

Datum  
2023-01-24

 Version  
01.00

 Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på  
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

 Dnr/Beteckning  
TSG 2023-41

		Kombinerad transport om vägtransportsdelen utgör en bilateral transport. Se exempel i fotnot. <sup>5</sup>
	Bilateral transport till eller från SE om <i>koncern</i> . Hanteras enligt 5 § LUA.	
	Bilateral transport till eller från SE om <i>uthyrning</i> . Hanteras enligt 5 § LUA.	
5 e §	Bilaterala transporter, <i>tjänsteavtal</i> och det i högerkolumnen <u>inte</u> är uppfyllt.  Hanteras enligt 5 § LUA.	<p>Så kallade ”undantagstransporter”<sup>6</sup>, dvs. <i>godstransporter</i> som uppfyller <u>alla</u> följande krav:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Tjänsteavtal,</li> <li>* bilateral transport,</li> <li>* undantaget ska räknas i förhållande till en enskild resa från eller till det land där transportföretaget är etablerat,</li> </ul> <p>FÅR föraren genomföra icke-bilaterala transporter <i>samtidigt</i> som den bilaterala transporten</p> <p><b>Alternativ 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* vid ett (1) tillfälle lasta gods i ett land och vid ett (1) tillfälle lossa godset i ett annat land.</li> </ul>

<sup>5</sup> En lettisk chaufför utför två bilaterala transporter från LV till SE samtidigt. Transportören tar de två lastade påhängsvagnarna till hamnen i LV med en lastbil och följer med dem med färja till hamnen i SE. Föraren kör därefter den första semitrailern i SE inom en radie av 150 km från hamnen, återvänder sedan till hamnen, lämnar den avlastade semitrailern och tar nästa för att lossa den i SE inom en radie av 150 km från SE-hamnen. I enlighet med 3 f § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller bestämmelserna i artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009 om cabotage även för den första eller sista delen av kombinerad transport på väg i Sverige. Denna transportverksamhet är dock en bilateral kombinerad transport och föraren ska därför inte vara utstationerad.

<sup>6</sup> Från och med den 21 augusti 2023 tillåts dessa undantagstransporter *endast* om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare version 2 (G2V2).

Datum  
2023-01-24

 Version  
01.00

 Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på  
Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

 Dnr/Beteckning  
TSG 2023-41

		<b>Alternativ 2:</b>  Om ingen ytterligare aktivitet utfördes under resan <i>från</i> etableringslandet  * under återresan till etableringslandet vid högst två (2) tillfällen lasta gods i ett land och vid högst två (2) tillfällen lossa godset i ett annat land.
	Bilateral transporter, <i>tjänsteavtal</i> och det i högerkolumnen inte är uppfyllt.  Hanteras enligt 5 § LUA.	Så kallade ”undantagstransporter” <sup>7</sup> , dvs. <i>persontransporter</i> som uppfyller <u>alla</u> följande krav:  * Tjänsteavtal,  * bilateral transport,  * enskild resa från eller till det land där transportföretaget är etablerat,  FÅR föraren  * vid ett (1) tillfälle ta upp passagerare i ett land och vid ett (1) tillfälle släppa av passagerare i ett annat land.
	Bilateral godstransporter, <i>koncern</i> .  Hanteras enligt 5 § LUA.	
	Bilateral persontransporter, <i>koncern</i> .  Hanteras enligt 5 § LUA.	
	Bilateral godstransporter, <i>uthyrning</i> .  Hanteras enligt 5 § LUA.	

<sup>7</sup> Dessa undantagstransporter tillåts från den 21 augusti 2023 *endast* om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare version 2 (G2V2).

	Bilaterala <i>persontransporter, uthyrning.</i> Hanteras enligt 5 § LUA.	
--	---	--

#### 4.8 Överprövning

Polismyndigheten och Tullverket utför kontrollerna av att skyldigheten att visa upp dokumentation följs. Kontrolltjänsteman är polisman, bilinspektör eller tulltjänsteman, vilket framgår av 7 § FUF. Dessa kontrolltjänstemän kan i samband med kontrollen besluta om förskott för sanktionsavgift, se 11 § FUF. Om förskottet inte betalas omedelbart i samband med kontrollen ska kontrolltjänstemannen enligt 12 § FUF även besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Ett sådant beslut gäller tills förskottet betalas eller, om sanktionsavgift slutligt påförs utan att förskottet har betalats, sanktionsavgiften betalas, vilket framgår av 12 § andra stycket FUF.

Ett beslut om förskott för sanktionsavgiften eller att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska då omedelbart pröva om beslutet ska bestå, dvs. göra en bedömning om kontrolltjänstemannens beslut var riktigt (en s.k. överprövning), se 13 § FUF.

En lista med kontrollfrågor finns tillgänglig och ligger till grund för överprövningen. Transportstyrelsens beslut om överprövningen dokumenteras därefter genom ett skriftligt beslut.

De olika beslut som kan fattas vid överprövningen är följande:

- **Transportstyrelsen beslutar att kontrolltjänstemannens beslut om förskott och att fordonet/fordonståget inte får fortsätta färden ska bestå:**

Transportstyrelsen ska då ha konstaterat dels att det är fråga om en situation som avses i 5 b § LUA, dels att föraren inte har uppvisat någon kopia av utstationeringsdeklarationen samt att kontrolltjänstemannen har haft skäl att besluta om förskott för sanktionsavgift. Om förskottet inte betalas omedelbart i samband med kontrollen har kontrolltjänstemannen, oftast, även haft fog för beslut om att fordonet/fordonståget inte får fortsätta färden.

- **Transportstyrelsen upphäver kontrolltjänstemannens beslut om förskott för sanktionsavgift och att fordonet/fordonståget inte får fortsätta färden:**

Detta beslut fattas när Transportstyrelsen konstaterat att det inte finns skäl att besluta om förskott, t.ex. vid transporter som inte omfattas av 5 b § LUA eller om föraren är egenföretagare. Beslutet om förskott ska då upphävas. Då förskottet upphävs ska även beslutet om att fordonet/fordonståget inte får fortsätta färden upphävas.

- **Transportstyrelsen beslutar att kontrolltjänstemannens beslut om förskott ska bestå men upphäver kontrolltjänstemannens beslut om att fordonet/fordonståget inte får fortsätta färden:**

Transportstyrelsen ska då ha konstaterat dels att det är fråga om en situation som avses i 5 b § LUA, dels att föraren inte har uppvisat någon kopia av utstationeringsdeklarationen samt att kontrolltjänstemannen har haft skäl att besluta om förskott för sanktionsavgift. Däremot ska Transportstyrelsen ha konstaterat att det inte finns skäl för att besluta om att fordonet/fordonståget inte får fortsätta färden. För detta krävs synnerliga skäl.

Det beslut Transportstyrelsens fattar i samband med överprövningen får inte överklagas, vilket framgår av 24 § andra stycket FUF.

## **4.9 Påförande av sanktionsavgift**

### **4.9.1 Gällande bestämmelser**

Påförande av sanktionsavgift regleras på följande sätt i LUA och FUF.

Enligt 45 f § första stycket LUA ska en sanktionsavgift tas ut om ett transportföretag har överträtt bestämmelsen om att på begäran visa upp en utstationeringsdeklaration i 45 d § 1 nämnda lag.

Av 45 d § 1 LUA framgår att ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige och som utför en transport med en utstationerad förare ska säkerställa att föraren för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll på begäran visar upp en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup>Ytterligare handlingar ska visas vid kontroll enligt 45 d § LUA som behövs för att utreda om det är en utstationering. Dessa handlingar är bevis om de transporter som har betydelse för bedömningen av utstationeringsfrågan (punkt 2) och färdskrivardata (punkt 3).

Datum  
2023-01-24Version  
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning  
TSG 2023-41

Sanktionsavgiften påförs med ett belopp om 60 000 kronor, enligt 9 § FUF.

Närmare reglering om själva påförandet av sanktionsavgift regleras i 38 § LUA, se hänvisningen i 45 f § andra stycket LUA. Av 38 § första stycket LUA framgår det att en sanktionsavgift ska påföras även om överträdelsen inte har skett uppsåtligen eller av oaktsamhet. Med andra ord, det råder strikt ansvar. Sanktionsavgifter får dock sättas ned helt eller delvis i vissa fall. Av 38 § andra stycket LUA framgår att 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. Exempel på sådana fall framgår i författningskommentaren i prop. 2021/22:166 (s. 110).

En överträdelse kan anses som ringa när den vid en samlad bedömning framstår som ringa med hänsyn till det intresse som är avsett att skyddas genom föreskriften. Ett exempel är att kopian av utstationeringsdeklarationen är ofullständig i något avseende, som inte påverkar kontrollen av utstationeringen. Förhållandet att avgiften får sättas ned eller efterges om överträdelsen är ursäktlig eller om det annars skulle vara oskäligt att ta ut avgiften gör det möjligt att beakta orsaker till att överträdelsen ligger utanför transportföretagets kontroll. Ett exempel kan vara tekniska problem, som inte beror på transportföretaget, med att elektroniskt överföra en kopia av en korrekt inlämnad utstationeringsdeklaration vid en vägkontroll. Bestämmelsen om nedsättning av sanktionsavgiften ska tillämpas sparsamt så att den förebyggande effekten inte går förlorad.

Regleringen är något annorlunda jämfört med transportområdet. Skälet till detta är för att utstationeringsbestämmelserna för förarna ska följa de bestämmelser som gäller utstationering av arbetstagare (dvs. arbetsområdet) och inte bestämmelserna för transportområdet.

Att det är Transportstyrelsen som prövar frågor om påförande av sanktionsavgift framgår av 10 § första stycket FUF.

Arbetsmiljöverket ska bistå Transportstyrelsen vid prövningen av påförande av sanktionsavgift (se 10 § första stycket FUF). Transportstyrelsen avgör när bistånd behövs från Arbetsmiljöverket.

Innan Transportstyrelsen påför sanktionsavgift ska transportföretaget alltid ges tillfälle att yttra sig (se 10 § andra stycket FUF). Det sker genom underrättelse som ska göras innan beslut kan fattas i ärendet.

#### 4.9.2 Påförande av sanktionsavgift efter fastställt förskott

När Transportstyrelsen har överprövat kontrolltjänstemans beslut om förskott, eventuellt även ett beslut att fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden, ska

ärendet fortsätta med en slutlig prövning om sanktionsavgift. Det är endast i de ärenden där det även finns en överprövning av ett beslut att fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden som den slutliga prövningen måste ske utan dröjsmål (se 13 § andra stycket FUF).

Följande är en beskrivning av den slutliga prövningen av ärendet om sanktionsavgift. Även om viss kontroll görs av Transportstyrelsen i samband med överprövningen av beslut om förskott är det i samband med den slutliga prövningen om sanktionsavgift som bättre förutsättningar finns att säkerställa att alla uppgifter är korrekta.

### *1. Utstationering?*

Det första som behöver konstateras är om det rör sig om en utstationering av förare. Detta görs genom att säkerställa att det är en transport som omfattas av 5 b § LUA. Vilka transporter det är framgår av tabellen ovan. Kontrolltjänsteman ska genom de handlingar som finns i fordonet kunna bedöma vad för transport som genomförs. Enligt 45 d § LUA ska föraren vid en vägkontroll kunna visa upp bevis om de transporter som har betydelse för bedömningen av utstationeringsfrågan (bl.a. frakthandlingar) och färdskrivardata. Kontrolltjänsteman behöver därför ange vilka uppgifter som har lett till att konstatera att det rör sig om en utstationering och därmed att grund för beslut om förskott har funnits. Transportstyrelsens prövning bygger helt och hållet på de uppgifter som kontrolltjänsteman lämnar.

Kommer Transportstyrelsen fram till, utifrån de uppgifter som finns i ärendet, att det inte är en utstationering kan inte någon sanktionsavgift påföras. Beslut om det ska fattas och betalat förskott ska återbetalas (15 § FUF).

### *2. Utstationeringsdeklaration*

Visar det sig att det rör sig om en utstationering av förare, dvs. att det är en transport som omfattas av 5 b § LUA, behöver Transportstyrelsen säkerställa att en kopia av utstationeringsdeklarationen inte visades upp när kontroll vid väg genomfördes. Som framgår ovan är det endast i de fall när en kopia av utstationeringsdeklarationen inte kan visas upp vid begäran av kontrolltjänsteman som sanktionsavgift kan påföras (45 f § LUA).

Innebörden av att en kopia av utstationeringsdeklaration inte kan visas upp är

- A. dels att det inte finns någon kopia av utstationeringsdeklarationen vid kontrolltillfället,
- B. dels att den kopia av utstationeringsdeklarationen som visades upp vid kontrolltillfället innehöll en eller flera inkorrekta uppgifter.



#### A. Det finns inte någon kopia av utstationeringsdeklaration vid kontrolltillfället:

Om det framgår i ärendet att föraren inte kunde visa någon kopia av en utstationeringsdeklaration vid kontrolltillfället, föreligger en sådan situation när sanktionsavgift ska påföras. Transportföretaget ska då få möjlighet att yttra sig i ärendet och detta görs genom att Transportstyrelsen skickar en underrättelse.

När beslut om sanktionsavgift ska fattas behöver Transportstyrelsen beakta vad som framgår i 38 § LUA. Det är utifrån alla uppgifter i ärendet som ställningstagande ska tas. Även om det framkommer att det inte var uppsåtligt som kopia av utstationeringsdeklarationen inte fanns med i fordonet eller det berodde av oaktsamhet, ska sanktionsavgift påföras. 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. Se avsnitt 4.9.1 om nedsättning av avgiften.

Följande är exempel på situationer när utstationeringsdeklaration inte anses ha visats upp för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll och sanktionsavgift med ett belopp om 60 000 kronor ska påföras.

- Arbetsgivaren har *inte* lämnat in en utstationeringsdeklaration och därmed kan heller inte någon kopia av en inlämnad utstationeringsdeklaration visas upp.
- Arbetsgivaren har lämnat in en utstationeringsdeklaration men transportföretaget har inte säkerställt att föraren kan visa upp en kopia av den vid vägkontrollen.

#### B. Kopia av utstationeringsdeklaration finns men vid kontrolltillfället innehöll den en eller flera inkorrekta uppgifter:

Av 4 § FUF framgår vilka uppgifter som ska finnas i en utstationeringsdeklaration. Dessa uppgifter ska finnas inmatade i IMI, dvs. det europeiska informationssystemet för den inre marknaden. Kontrolltjänsteman får tillgång till "IMI-uppgifterna" via en QR-kod som finns på kopian av utstationeringsdeklarationen. För Transportstyrelsens del är det av vikt att få kännedom om vilka uppgifter som fanns tillgängliga i samband med vägkontrollen. Detta då det finns en skyldighet att uppdatera uppgifterna i IMI när behov finns. Om Transportstyrelsens kontrollerar vilka uppgifter som finns i IMI i samband med handläggandet av sanktionsavgiftsärendet finns det en risk att det är uppgifter som inte fanns vid kontrolltillfället. Kontrolltjänsteman behöver därför informera Transportstyrelsen om vilka uppgifter som fanns vid kontrolltillfället.

Det finns vissa uppgifter som leder till att det är uppenbart att en utstationeringsdeklaration inte kan anses föreligga om de är felaktiga och de är:

Datum  
2023-01-24Version  
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning  
TSG 2023-41

- förarens identitet, och
- utstationeringens planerade startdatum och slutdatum.

Om utstationeringsdeklarationen är utfärdad till fel förare eller kontrolltillfället inte ligger inom tidsramen för utstationeringen, är uppfattningen den att det inte finns någon utstationeringsdeklaration. Sanktionsavgift med belopp om 60 000 kronor ska påföras.

#### 4.9.3 Påförande av sanktionsavgift trots att kontrolltjänsteman inte har beslutat om förskott

En kontrolltjänsteman får avstå från att fatta beslut om förskott om det finns särskilda skäl, se 11 § FUF första stycket sista meningen. I dessa fall ska kontrolltjänsteman enligt 14 § FUF lämna sådan information om överträdelsen som inhämtats vid vägkontrollen och som är av betydelse för frågan om huruvida en sanktionsavgift ska påföras.

#### 4.9.4 Påförande av sanktionsavgift i övriga situationer (icke-bilaterala transporter)

När det är fråga om en transport som inte omfattas av 5 b § LUA, t.ex. en icke-bilateral transport, får kontrolltjänsteman inte besluta om förskott för sanktionsavgift enligt 11 § FUF. I dessa fall ska kontrolltjänsteman enligt 14 § FUF lämna sådan information om överträdelsen som inhämtats vid vägkontrollen och som är av betydelse för frågan om huruvida en sanktionsavgift ska påföras.

Vid en transport som inte omfattas av 5 b § måste man utreda om utstationering faktiskt föreligger eller inte. En sådan utredning ska visa om förarens arbete har tillräcklig anknytning till den värdmedlemsstaten. Anknytningsbedömningen ska göras genom en helhetsbedömning där det ska beaktas arten av det arbete som den berörda arbetstagaren utför, graden av anknytning mellan förarens verksamhet och varje medlemsstat där föraren är verksam samt hur stor del den verksamheten utgör av transporttjänsten i dess helhet.<sup>9</sup>

I helhetsbedömningen, om det finns tillräcklig anknytning till Sverige för att föraren ska anses vara utstationerad hit, kan bl.a. färdskrivardata användas för att se var föraren har befunnit sig och vilka aktiviteter som har utförts i anslutning till den aktuella transporten.

### 4.10 Överklagande

Transportstyrelsens beslut i fråga om sanktionsavgift överklagas till allmän förvaltningsdomstol, vilket framgår av 24 § FUF. I de fall förvaltningsrättens dom

---

<sup>9</sup> Se EU-domstolens dom i mål C-815/18.

eller beslut överklagas till kammarrätt krävs prövningstillstånd, vilket framgår av 40 § förvaltningslagen (2017:900).

De beslut som inte får överklagas anges i 24 § FUF och är följande:

- En polismans, bilinspektörs eller tulltjänstemans beslut enligt 11 § FUF (förskott) eller 12 § FUF (beslut att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden), och
- Transportstyrelsens beslut enligt 13 § FUF (beslut vid överprövning och beslut om helt eller delvis nedsättning av förskott, samt upphävande av beslut om att fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden, som fattas i avvaktan på den slutliga prövningen).

## 5 Förvaltning

Ansvarig för förvaltningen av vägledningen är enheten Yrkestrafik, sektion Yrkestrafikregler.

## 6 Hänvisning

- 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
- 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
- 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)
- Lag (1999:678) om utstationering av arbetstagare
- Förordning (2017:319) om utstationering av arbetstagare
- Förordning (2022:469) om utstationering av förare inom vägtransportsektorn

Datum  
2023-01-24Version  
01.00

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Dnr/Beteckning  
TSG 2023-41

- Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster
- 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
- Europaparlamentets och rådet direktiv 2014/67/EU av den 15 maj 2014 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)
- 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
- Regeringens proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet
- EU-domstolens dom (stora avdelningen) av den 1 december 2020 Federatie Nederlandse Vakbeweging mot Van den Bosch Transporten BV m.fl. (Mål C-815/18) ECLI:EU:C:2020:976
- EU-domstolens dom (första avdelningen) av den 8 juli 2021 OL m.fl. mot Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt. (Mål C-428/19) ECLI:EU:C:2021:548

---

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Annika Sjöberg. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Anna Westerlund, jurist Virginia Tigerstrand, utredare Fredrik Lorenz och utredare Karin Michaelsson, den senare föredragande.

Annika Sjöberg  
Chef enhet yrkestrafik