



LUND UNIVERSITY

Remissyttrande: Utstationering och vägtransporter (Ds 2017:22)

Nyström, Birgitta

2017

Document Version:
Förlagets slutgiltiga version

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):
Nyström, B. (2017). Remissyttrande: Utstationering och vägtransporter (Ds 2017:22).

Total number of authors:
1

Creative Commons License:
Ospecificerad

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:
Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00



LUNDS UNIVERSITET
Juridiska fakulteten

Juridiska fakultetsstyrelsen
Professor Birgitta Nyström

YTTRANDE

2017-09-29

Dnr V 2017/953

Arbetsmarknadsdepartementet

1

Remiss: Utstationering och vägtransporter (Ds 2017:22)

A2017/01158/ARM

Juridiska fakultetsstyrelsen vid Lunds universitet, som anmodats att yttra sig över rubricerat betänkande, får härmed avge följande yttrande, som utarbetats av professor Birgitta Nyström.

Som utgångspunkt får det anses tillfredsställande att reglerna om cabotage - dvs. inrikestransporter som utländska åkerier bedriver i Sverige på tillbakavägen från en internationell transport - ses över och om möjligt stramas upp. Enligt EU-förordning 1072/2009 om tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg uppställs en gräns för hur många inrikestransporter ett utländskt tjänsteföretag får köra på tillbakavägen (tre inrikestransporter inom sju dagar från lossningen av den internationella transporten). Både från arbetsgivarorganisationer inom åkerinäringen och fackföreningar i branschen samt från olika myndigheter kommer uppgifter om att reglerna missbrukas. Det påstås att det finns företag från låglöneländer inom EU som närmast permanent kör inrikestransporter i Sverige (och i andra högkostnadsländer).

Bland annat Danmark har infört regler för att motverka missbruk av cabotageregler. Europeiska kommissionen har väckt talan om fördragsbrott mot Danmark (C-541/16 Europeiska kommissionen mot Konungariket Danmark) under påstående att förordningen 1072/2009 uttömmande reglerar vad som är cabotage och att Danmark därmed skulle vara förhindrat att utfärda kompletterande regler som närmare definierar vad som anses som cabotage. Flera andra länder har kritiserats av Kommissionen bl.a. för att de kräver inhemska minimilöner för chaufförerna. Det är tydligt att det aktuella regelverket är problematiskt och Kommissionen föreslog i maj 2017 ändringar i nuvarande regelverk (KOM(2017) 281, KOM(2017) 277, KOM(2017) 278). Enligt förslagen ska dels reglerna om cabotage ändras, dels ska särskilda utstationeringsregler införas för yrkesförare. Gränsen för antalet cabotage transporter ska enligt förslaget tas bort, men den sista lossningen på inrikestransporterna ska vara avslutad inom fem dagar och åkeriet ska bli skyldigt att kunna visa bevis på att den internationella transporten verkligen genomförts. De särskilda utstationeringsreglerna för vägtransporter ska enligt förslaget innebära att vid internationella vägtransporter ska värdlandets regler om minimilön och årlig betald semester tillämpas om utstationeringsperioden på deras territorium överstiger tre dagar per kalendermånad. Vid cabotage ska dock alltid

världlandets minimilön och semesterregler tillämpas, oavsett antal dagar som utstationering pågår, eftersom hela transporten äger rum inom en värmedlemsstat. Som bakgrund till förslaget om särskilda utstationeringsregler för yrkesförare, KOM(2017)278 slutlig, anges bl.a. att inom vägtransportsektorn bidrar unionens regelverk på det sociala området till att förbättra arbetstagarnas arbetsvillkor, att säkerställa rättvis konkurrens mellan transportföretagen och att förbättra trafiksäkerheten för alla väganvändare. Kommissionen konstaterar att det här finns skillnader i tolkning och tillämpning av utstationeringsreglerna (direktiven 96/71/EG och 2014/67/EU) för vägtransporter och att bestämmelserna om utstationering och de administrativa kraven inte lämpar sig för den mycket mobila karaktären hos det arbete som förare utför vid internationella vägtransporter.

Det skulle kunna påstås att det inte är meningsfullt att genomföra ändringar i de svenska reglerna när det redan föreligger ändringsförslag från Kommissionen, men det går inte att säga om, eller när, det kan bli något resultat av Kommissionens förslag, eller hur i så fall den slutliga texten kommer att se ut. Med tanke på den svenska åkerinringen, de utländska chaufförernas arbetsförhållanden och den svenska trafiksäkerheten bör dock det svenska regelverket klargöras fortast möjligt i avvaktan på eventuella nya EU-regler.

I promemorian föreslås att en bestämmelse i utstationeringslagen (1999:678) tillförs lagens 3 § innebärande att med utstationering jämföras cabotagetransport. Så som redogörs för i promemorian finns det utbredd osäkerhet beträffande om cabotage omfattas av utstationeringsreglerna och några rättsfall till vägledning finns inte. Även om utstationeringsreglerna kan medföra särskilda tillämpningssvårigheter vid internationella vägtransporter, finns det emellertid inget undantag för sådana i direktivet. Som närmare utreds i promemorian talar mycket för att utstationeringsreglerna är tillämpliga på cabotage när samtliga de kriterier som anges i utstationeringsreglerna är uppfyllda. Det förefaller dock lämpligt med hänsyn till den osäkerhet som råder i frågan att – på sätt som föreslås i promemorian – tydliggöra att cabotage omfattas av utstationeringslagen i situationer där kriterierna för utstationering är uppfyllda.

Förslagets genomförande innebär en ytterligare ökning av myndigheternas kontrollverksamhet på den svenska arbetsmarknaden. Även om detta i viss mån strider mot den tradition som finns i Sverige; att det är parterna som reglerar arbetsmarknaden och att det också är dessa – då i första hand de fackliga organisationerna – som övervakar regelverket, så förefaller detta vara ett område och en typ av regler där myndighetsövervakning är mera lämplig. Promemorian stannar för att endast Polismyndigheten ska få skyldighet att underrätta Arbetsmiljöverket när den kontrollerat en cabotagetransport, om det inte har gjorts en anmälan om utstationering till Arbetsmiljöverket, och att inte föreslå att Tullverket också får en motsvarande skyldighet. Eftersom även Tullverket kontrollerar cabotagetransporter får det dock anses lämpligt att även föreskriva en sådan skyldighet för Tullverket.

Promemorian innehåller också förslag till förändrade regler om anmälningsskyldighet vid utstationering, eftersom denna år 2013 införda skyldighet visat sig ha brister. Förslaget innebär att undantaget från anmälningsskyldigheten till Arbetsmiljöverket vid kortare utstationeringar tas bort och att anmälan om utstationering samt kontaktperson ska gälla alla utstationeringar oavsett längd. Utstationerande arbetsgivare föreslås bli skyldiga att

lämna dokumentation som visar att anmälningskyldigheten är fullgjord till den svenske mottagaren av tjänsterna. Vidare föreslås att Arbetsmiljöverket ska få utökade tillsynsbefogenheter bl.a. genom tillträdesrätt till arbetsplatser och rätt att besluta om förbud eller föreläggande. Juridiska fakultetsstyrelsen instämmer i bedömningen i promemorian att dessa åtgärder inte står i strid mot EU-rätten, utan tvärt om är i överensstämmelse med de möjligheter det s.k. tillämpningsdirektivet 2014/67/EU medger. Att undantaget för kortare utstationering i lagens nuvarande 11 § tredje stycket tas bort är en lämplig åtgärd, som kanske kan få särskild betydelse för internationella vägtransporter, men som också kommer att vara klargörande samt bidra till att hindra kringgående av regelverket inom hela utstationeringslagens tillämpningsområde.

Enligt delegation



Birgitta Nyström