

Lagrådsremiss

Genomförande av mobilitetspaketet

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 3 februari 2022

Tomas Eneroth

Jonas Ragell
(Infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås lagändringar på yrkestrafikområdet som syftar till att genomföra och komplettera det s.k. mobilitetspaketet. Detta paket innehåller ett direktiv med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och ändringar i EU:s förordning om villkor som ska uppfyllas av den som bedriver yrkesmässig trafik.

I lagrådsremissen föreslås nya regler om utstationering av förare. Särskilda regler föreslås om hur utstationering av förare ska anmälas och kontrolleras. En arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land ska lämna in en utstationeringsdeklaration senast när föraren påbörjar arbetet i Sverige. Om en kopia av deklarationen inte kan visas upp vid en vägkontroll, ska transportföretaget påföras en sanktionsavgift. Vidare föreslås ansvar för en beställare av en transport, om transporten utförs av en utstationerad förare utan att en deklaration har lämnats in. Det klargörs även att utstationering föreligger när en förare som åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land utför inrikestransporter, t.ex. cabotage-transporter, i Sverige. Slutligen föreslås att förare inte ska anses vara utstationerade i vissa fall.

Därutöver föreslås att reglerna om vilka villkor som ska vara uppfyllda för att få bedriva yrkesmässig trafik ska anpassas till den reviderade EU-förordningen. Det föreslås även att regeringen ska bemyndigas att meddela sanktionsavgifter vid överträdelser av vissa regler på yrkestrafik- och taxitrafikområdet.

Lagändringarna föreslås i huvudsak träda i kraft den 15 juni 2022.

Innehållsförteckning

1	Beslut	5
2	Lagtext	6
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare	6
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt	14
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete	15
2.4	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)	16
2.5	Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)	21
2.6	Förslag till lag om ändring i vägtrafikdatalagen (2019:369)	22
3	Ärendet och dess beredning	23
4	Mobilitetspaketet	23
5	Förutsättningar för att bedriva yrkesmässig trafik	24
5.1	EU:s trafiktillståndsförordning och yrkestrafiklagen	24
5.2	Reglerna om tillstånd anpassas	25
5.3	Övriga anpassningar	29
5.4	Sanktionsväxling	31
6	Utstationering inom vägtransportsektorn	33
6.1	Utstationeringsregelverket	33
6.2	Marknaden för nationella och internationella transporter	35
6.3	När kan utstationering anses föreligga i vägtransportsektorn?	37
6.4	Bestämmelserna om utstationering av förare bör placeras i utstationeringslagen	42
6.5	Utstationering föreligger när inrikestransporter utförs av utlandsetablerade transportföretag	44
6.6	Undantag från utstationering	49
6.6.1	Undantagen gäller i tjänsteavtalsfallet	49
6.6.2	Transittransporter	49
6.6.3	Bilaterala transporter	50
6.6.4	Bilaterala transporter med ytterligare aktiviteter	52
6.7	Kontroll av utstationering inom vägtransportområdet	55
6.7.1	Särskilda bestämmelser om skyldigheter vid utstationering	55
6.7.2	Utstationeringsdeklaration	58
6.7.3	Skyldighet att ge in dokumentation efter en utstationering	61
6.7.4	Skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll	63
6.7.5	Sanktionsavgift	66

	6.7.6	Beställansvar	69
	6.7.7	Proportionalitetsbedömning enligt tillämpningsdirektivet	76
6.8		Ömsesidigt bistånd	78
6.9		Arbetsmarknadens parter tillgång till uppgifter	79
6.10		Långvarig utstationering.....	82
6.11		Vissa bestämmelser som genomför ändringsdirektivet.....	83
7		Registrering av vägarbetstid.....	84
8		Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	85
9		Konsekvenser	87
9.1		Vilka berörs av regleringen	87
	9.1.1	Godstransporter med svenskegraderade och utlandsregistrerade fordon till, från och inom Sverige.....	87
	9.1.2	Busstransporter	88
	9.1.3	Tillståndshavare i Sverige	88
	9.1.4	Övriga berörda.....	89
	9.1.5	Berörda myndigheter	89
9.2		Konsekvenser för företag	89
9.3		Konsekvenser för förare	92
9.4		Konsekvenser för myndigheter.....	93
9.5		Övrigt	96
10		Författningskommentar.....	97
10.1		Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare	97
10.2		Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	113
10.3		Förslaget till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete	114
10.4		Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210).....	114
10.5		Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).....	119
10.6		Förslaget till lag om ändring i vägtrafikdatalagen (2019:369).....	119
Bilaga 1		Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn	121
Bilaga 2		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.....	137

Bilaga 3	Sammanfattning av promemorian Genomförande av mobilitetspaketet	154
Bilaga 4	Promemorians lagförslag.....	155
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna	170
Bilaga 6	Sammanfattning av betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31)	171
Bilaga 7	Betänkandets lagförslag i nu relevanta delar	175
Bilaga 8	Förteckning över remissinstanserna	178

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare,
2. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
3. lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete,
4. lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210),
5. lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211),
6. lag om ändring i vägtrafikdatalagen (2019:369).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare

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

dels att 1, 5 och 27 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast efter 3 § ska lyda ”Utstationering”,

dels att det ska införas sexton nya paragrafer, 5 a–5 f, 14 a och 45 a–45 i §§, och närmast före 5 a, 45 a–45 d, 45 f, 45 h och 45 i §§ nya rubriker av följande lydelse,

dels att det närmast före 4 § ska införas en ny rubrik som ska lyda ”Utstationering i allmänhet”.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Denna lag gäller när en arbetsgivare som är etablerad i ett annat land än Sverige utstationerar arbetstagare här i landet i samband med att arbetsgivaren tillhandahåller tjänster över gränserna. Vid bedömningen av om en arbetsgivare är etablerad i ett annat land än Sverige ska de omständigheter som rör arbetsgivarens verksamhet i det andra landet och, vid behov, arbetsgivarens verksamhet i Sverige beaktas.

Dessutom finns i 23 § bestämmelser om arbetsgivare som har sin hemvist eller sitt säte i Sverige och utstationerar arbetstagare till ett annat medlemsland inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller Schweiz.

Lagen gäller även när en arbetsgivare enligt 4 § tredje stycket eller 23 § andra stycket hyr ut eller ställer en arbetstagare till förfogande till ett användarföretag som i sin tur sänder arbetstagaren till ett annat land än det där användarföretaget är etablerat.

Lagen innehåller även särskilda bestämmelser som ska tillämpas vid utstationering av förare på vägtransportområdet i vissa fall.

¹ Jfr 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.

² Senaste lydelse 2020:594.

5 §³

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

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

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

Vissa särskilda bestämmelser om utstationering av förare

5 a §

Med förare avses en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss.

5 b §

Utstationering föreligger när en arbetsgivare sänder en förare, som vanligtvis arbetar i ett annat land, till Sverige för att åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige under en begränsad tid utföra

1. en gods- eller persontransport där all lastning och lossning av gods respektive all på- och avstigning av passagerare sker i Sverige, eller

2. en persontransport där både på- och avstigning av passagerare sker i Sverige i samband med internationell linjetrafik.

Ett anställningsförhållande ska råda mellan arbetsgivaren och föraren under utstationeringstiden.

5 c §

Utstationering enligt 4 § första stycket 1 föreligger inte när en förare vid utförandet av en transport passerar genom Sverige

³ Senaste lydelse 2020:594.

utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare.

5 d §

Utstationering enligt 4 § första stycket 1 föreligger inte när en förare utför bilaterala transporter till eller från Sverige.

Med en bilateral transport avses en gods- eller persontransport mellan transportföretagets etableringsland och ett annat land, där

1. lastning av gods eller påstigning av passagerare sker i det ena landet och lossning av gods eller avstigning av passagerare sker i det andra landet, eller

2. både på- och avstigning av passagerare sker i transportföretagets etableringsland, när transporten utförs i syfte att genomföra lokala utflykter i ett annat land.

5 e §

Utstationering enligt 4 § första stycket 1 föreligger inte när en förare under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren därutöver enbart utför bilaterala transporter. Om det är fråga om en gods-transport, föreligger utstationering inte heller när föraren under återresan till etableringslandet lastar gods vid högst två tillfällen och lossar gods vid högst två tillfällen, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet.

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

5 f §

Det som sägs i 5 e § gäller endast om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

14 a §

Vid utstationering av en förare gäller, om transportföretaget är förarens arbetsgivare, i fråga om 11–14 §§ att

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

2. utstationeringstiden inte ska slås samman med den tid under vilken föraren, eller en annan förare som han eller hon ersätter, tidigare har varit utstationerad för att utföra transporter.

27 §⁴

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

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

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

⁴ Senaste lydelse 2020:594.

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

Anmälningsskyldighet och skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vissa vägtransporter

Särskilda bestämmelser vid utstationering av förare

45 a §

Vid utstationering av förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige tillämpas inte 29–31 §§ om anmälningsskyldighet.

Om transportföretaget är förarens arbetsgivare tillämpas inte heller någon av

- 1. 22 § om skyldighet att tillhandahålla handlingar,*
- 2. 32 och 33 §§ om skyldighet att utse en kontaktperson, eller*
- 3. 45 § om skyldighet att utse en behörig företrädare att förhandla om och sluta kollektivavtal.*

I stället finns bestämmelser i 45 b–45 h §§ som tillämpas i sådana fall.

Skyldighet för arbetsgivare att ge in en utstationeringsdeklaration

45 b §

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

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

de ändrade uppgifterna till Arbetsmiljöverket.

Skuldighet för arbetsgivare att ge in dokumentation efter utstationeringsperioden

45 c §

En arbetsgivare som ska ge in en utstationeringsdeklaration enligt 45 b § ska efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in kopior av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidsrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt bevis om utförda transporter och färdskrivardata.

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

Skuldighet för transportföretag och förare att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll

45 d §

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

1. en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen,
2. bevis om de transporter som har betydelse för bedömningen av utstationeringsfrågan, och
3. färdskrivardata.

45 e §

En förare som utför en transport som avses i 5 c, 5 d eller 5 e § ska för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll visa upp

1. bevis om de transporter som har betydelse för bedömningen av utstationeringsfrågan, och
2. färdskrivardata.

Sanktionsavgift

45 f §

En sanktionsavgift ska tas ut om ett transportföretag har överträtt bestämmelsen om att på begäran visa upp en utstationeringsdeklaration i 45 d § 1.

I fråga om sanktionsavgiften tillämpas 38 §.

45 g §

När ett beslut om sanktionsavgift enligt 45 f § har fått laga kraft får det verkställas enligt utsökningsbalken.

Beställaransvar

45 h §

Om ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utför en transport med en utstationerad förare utan att en utstationeringsdeklaration har lämnats in enligt 45 b §, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon

1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att en utstationeringsdeklaration inte har lämnats in eller skulle lämnas in, eller

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

Det ska inte dömas till ansvar enligt första stycket 2 om beställaren gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att kontrollera att en utstationeringsdeklaration har lämnats in enligt 45 b §.

Rätt att meddela föreskrifter

45 i §

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om sanktionsavgifter enligt 45 f §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. inlämning av utstationeringsdeklaration och anmälan om ändrade uppgifter enligt 45 b §,

2. inlämning av dokumentation enligt 45 c §, och

3. tillhandahållande av dokumentation vid vägkontroller enligt 45 d och 45 e §§.

1. Denna lag träder i kraft den 21 augusti 2023 i fråga om 5 f § och i övrigt den 15 juni 2022.

2. De nya bestämmelserna i 5 c–5 e och 45 a–45 h §§ ska inte tillämpas på utstationering som har påbörjats före ikraftträdandet.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

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

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 15 juni 2022.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 §¹

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

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om registrering enligt första stycket.

Denna lag träder i kraft den 15 juni 2022.

¹ Senaste lydelse 2012:229.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (2012:210)

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

dels att 2 kap. 2, 4 och 5 §§, 4 kap. 1, 2 och 4 §§, 5 kap. 1 och 5 §§ och 7 kap. 3 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas tre nya paragrafer, 2 kap. 5 a och 5 b §§ och 7 kap. 4 §, och närmast före 2 kap. 5 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

2 §

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

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

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

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

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

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

4 §

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

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

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har

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

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

5 §

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

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

Krav på ekonomiska resurser

5 a §

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

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

5 b §

Ett företag ska förfoga över kapital och reserver enligt artikel 7.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 till ett värde av minst

– 9 000 euro för det första fordonet som används i verksamheten, och

– 5 000 euro för varje ytterligare fordon som används.

4 kap.

1 §

Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt

Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt

artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 §, ska den behöriga myndigheten förklara den prövade olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att *en verkställande direktör eller* någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 §, ska den behöriga myndigheten förklara den prövade olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

2 §

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

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

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

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

2. vid en olämplighetsförklaring enligt 1 §.

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

4 §

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

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

5 kap.

1 §¹

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

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

5 §

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

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

7 kap.

3 §²

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, och
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om cabotage-transport i förordning (EG) nr 1072/2009.

¹ Ändringen innebär att andra stycket tas bort.

² Senaste lydelse 2014:1395. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

4 §

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av

1. anmälningskrav i förordning (EG) nr 1071/2009 och i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,

2. krav på tillstånd i förordning (EG) nr 1072/2009,

3. krav på kontrolldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,

4. krav på kontrolldokument och tillstånd i den överenskommelse som bifogats rådets beslut nr 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss, och

5. krav på tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § denna lag.

Regeringen får även meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av bestämmelser om cabotagetransport i förordning (EG) nr 1072/2009.

1. Denna lag träder i kraft den 15 juni 2022.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande vid prövning i domstol av beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

2.5 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom föreskrivs att det i taxitrafiklagen (2012:211) ska införas en ny paragraf, 7 kap. 5 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

5 §

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av föreskrifter om anmälningskrav i fråga om taxitrafiktillstånd som har meddelats med stöd av denna lag.

Denna lag träder i kraft den 15 juni 2022.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

6 §

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

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

Denna lag träder i kraft den 15 juni 2022.

3 Ärendet och dess beredning

I Infrastrukturdepartementet har promemorian Genomförande av mobilitetspaketet tagits fram. I promemorian lämnas bl.a. förslag på särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och anpassningar av yrkestrafiklagstiftningen med anledning av EU-rättsakterna i det s.k. mobilitetspaketet. Förslagen syftar till att genomföra 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. Vidare syftar förslagen till att komplettera Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn. Direktivet och förordningen finns i *bilagorna 1* och *2*.

En sammanfattning av promemorian och promemorians lagförslag finns i *bilagorna 3* och *4*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (dnr I2020/02074).

Även betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) utgör underlag i detta lagstiftningsärende. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 6*. Betänkandets lagförslag, i nu relevanta delar, finns i *bilaga 7*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 8*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (dnr I2021/01321).

I lagrådsremissen behandlas promemorians lagförslag, utom förslaget om ändring i lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, och betänkandets lagförslag när det gäller ändringar i yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). Promemorians och betänkandets övriga förslag bereds vidare i Regeringskansliet.

4 Mobilitetspaketet

Under 2017 och 2018 presenterade Europeiska kommissionen förslag till tre större lagstiftningspaket med reglering i fråga om olika aspekter med direkt eller indirekt koppling till det transporträttsliga området. Kommissionen benämnde dessa det första, andra respektive tredje mobilitetspaketet. Det första mobilitetspaketet har den inre vägtransportmarknadens funktionssätt och villkor för arbetstagare som huvudsakliga teman. Denna del innehöll bl.a. ett samlat förslag på ändringar i EU:s s.k. trafiktillstånds- och godsförordningar. Med utgångspunkt i det förslaget har Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 antagits. Vidare föreslogs ett direktiv med bl.a. särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn. Med utgångspunkt i det förslaget har Europaparlamentets och rådets

direktiv (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012 antagits. I denna lagrådsremiss behandlas lagändringar som kompletterar och genomför rättsakterna i dessa delar av det första mobilitetspaketet.

5 Förutsättningar för att bedriva yrkesmässig trafik

5.1 EU:s trafiktillståndsförordning och yrkestrafiklagen

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

För att få bedriva yrkesmässig trafik ska ett företag vara faktiskt och fast etablerat i en medlemsstat samt ha gott anseende, tillräckliga ekonomiska resurser och tillräckligt yrkeskunnande. Ett företag som bedriver, eller har för avsikt att bedriva, yrkesmässig trafik ska vidare utse minst en fysisk person, den trafikansvarige, som också ska uppfylla vissa krav. Uppfylls alla krav, ska företaget beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Medlemsstaterna ska kontrollera att företagen fortlöpande uppfyller villkoren i förordningen. Om så inte är fallet, ska tillståndet tillfälligt dras in eller återkallas. En trafikansvarig ska också under vissa förhållanden förklaras olämplig att leda ett företags transportverksamhet.

Yrkestrafiklagen (2012:210) innehåller bestämmelser som kompletterar trafiktillståndsförordningen, bl.a. i fråga om vilka företag som omfattas av förordningens tillämpningsområde, om närmare krav som ska vara uppfyllda för att få tillstånd och om olämplighetsförklaring och tillsyn. Det är Transportstyrelsen som är behörig myndighet och som prövar frågor enligt trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen. Myndigheten är även tillsynsmyndighet.

Trafiktillståndsförordningen har ändrats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa den till utvecklingen inom vägtransportsektorn, i det följande benämnd ändringsförordningen. Ändringarna innebär bl.a. att tillämpningsområdet har utökats och att kraven på företag som bedriver yrkesmässig trafik har skärpts.

5.2 Reglerna om tillstånd anpassas

Regeringens förslag: Ett företag ska även fortsättningsvis ha kapital och reserver till ett värde av minst 9 000 euro om ett fordon används i verksamheten och ytterligare minst 5 000 euro för varje ytterligare fordon som används där.

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

Möjligheten att förena ett yrkestrafiktillstånd med villkor ska upphöra.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker att det även fortsättningsvis ska vara tillståndskrav för lätta fordon enligt samma principer som i dag med krav på yrkeskunnande, kapital, gott anseende och etablering och att ytterligare krav på ett företags etablering inte införs i nationell rätt. *Svenska Transportarbetareförbundet*, *Seko* och *Kommunal* framhåller däremot i ett gemensamt yttrande vikten av att villkor utöver de som framgår av trafiktillståndsförordningen ställs på ett företags etablering, till exempel ett krav på ett anpassat antal parkeringsplatser. *Ekobrottsmyndigheten* är positiv till att ekonomisk brottslighet även i fortsättningen ska beaktas vid bedömningen av kravet på gott anseende. *Sveriges Åkeriföretag* har inget att invända mot att viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna ska vara en del av prövningen av kravet på ekonomiska resurser men anser att det bör göras en översyn av vilka som ska ingå i prövningskretsen.

Skälen för regeringens förslag

Tillståndskrav även fortsättningsvis för lätta fordon

Trafiktillståndsförordningen tillämpas som huvudregel på alla företag som är etablerade inom EU och som bedriver, eller har för avsikt att bedriva, yrkesmässig trafik. Om medlemsstaterna inte föreskriver annat, görs dock undantag för företag som utför vissa typer av transporter. Hittills har företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med lätta fordon (en totalvikt om högst 3,5 ton) varit undantagna från förordningens tillämpningsområde, om en medlemsstat inte valt att inkludera dem i det nationella tillämpningsområdet.

I Sverige tillämpas trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen även på företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lätt lastbil (1 kap. 3 § yrkestrafiklagen). Ett företag som bedriver

godstransporter enbart med fordon med en totalvikt om högst 3,5 ton är undantaget från trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde endast om företaget uteslutande bedriver nationella transporter. Om företaget även bedriver internationella godstransporter, är företaget undantaget från tillämpningsområdet bara om det bedriver godstransporter på väg med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 2,5 ton (se artiklarna 1.4 a och 1.4 aa). Medlemsstaterna har fortsatt möjlighet att föreskriva att förordningen ska tillämpas på företag som bedriver trafik med sådana lättare fordon.

Det saknas skäl att ändra tillämpningsområdet i yrkestrafiklagen. Företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter omfattas alltså även i fortsättningen av förordningens och lagens tillämpningsområde, även om trafiken bedrivs enbart med lätta fordon.

Kravet på etablering

För att ett företag ska få bedriva yrkesmässig trafik ska ett antal krav vara uppfyllda. I artikel 5 i trafiktillståndsförordningen finns villkor avseende etableringskravet. I skälen till ändringsförordningen anges att det, i syfte att motverka fenomenet med så kallade brevlådeföretag och garantera rättvis konkurrens och lika villkor på den inre marknaden, är nödvändigt att säkerställa att företag som bedriver yrkesmässig trafik och som är etablerade i en medlemsstat har en verklig och kontinuerlig närvaro i den medlemsstaten och bedriver sin transportverksamhet därifrån. I ändringsförordningen införs därför ytterligare villkor som ska vara uppfyllda för att ett företag ska anses vara faktiskt och fast etablerat i en medlemsstat. Det införs bl.a. krav på att ett företag ska organisera sin verksamhet så att fordon som används vid internationella transporter senast inom åtta veckor efter avfärd återvänder till ett driftscentrum i etableringsmedlemsstaten, att företaget där ska vara registrerat i ett företagsregister eller liknande och att företaget ska vara föremål för inkomstskatt.

Medlemsstaterna får därutöver införa vissa ytterligare villkor kopplade till etableringskravet (artikel 5.2). Medlemsstaterna kan kräva att företag har administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under kontorstid. Medlemsstaterna kan också kräva att företag, utöver vad som följer av förordningen, har verksamhetsanknuten infrastruktur och kontor på medlemsstatens territorium. *Sveriges Åkeriföretag* instämmer i promemorians bedömning att ytterligare villkor vad gäller etablering inte bör ställas medan *Svenska Transportarbetareförbundet*, *Seko* och *Kommunal* anser att exempelvis ett krav på ett anpassat antal parkeringsplatser skulle vara ett effektivt sätt att kontrollera att det rör sig om verklig etablering och att det är viktigt att använda de möjligheter som står till buds för att motverka osund konkurrens. När det gäller frågan om huruvida ytterligare villkor knutna till etableringskravet ska införas framhålls i promemorian att ett stort antal åkerier och bussföretag i Sverige är enmansföretag och att ytterligare krav riskerar att drabba de små företagen negativt. Regeringen konstaterar, i likhet med Svenska Transportarbetareförbundet, *Seko* och *Kommunal*, att sådana ytterligare krav som enligt trafiktillståndsförordningen får ställas ska vara i proportion till storleken på företagets verksamhet. Något beredningsunderlag för att nu införa

ytterligare krav på etablering finns inte men regeringen anser att det finns skäl att se över om sådana krav bör ställas.

Kravet på gott anseende

Artikel 6 i trafiktillståndsförordningen behandlar villkor som avser kravet på gott anseende. Prövningen av det goda anseendet innefattar en bedömning av vilken inverkan eventuella överträdelser av olika regler kan ha på utövandet av den yrkesmässiga trafiken. När det avgörs om ett företag har uppfyllt kravet på gott anseende ska medlemsstaterna beakta hur företaget, dess trafikansvariga och andra relevanta personer uppträder. Medlemsstaterna ska fastställa villkoren för att kravet på gott anseende ska vara uppfyllt. Transportföretaget eller relevanta personer får dock inte ha dömts för eller ådragit sig sanktioner för allvarliga överträdelser inom en rad områden som räknas upp i artikel 6.1 tredje stycket. Genom ändringsförordningen har ytterligare områden lagts till som ska beaktas vid prövningen av det goda anseendet, nämligen allvarliga överträdelser av nationella skatteregler och allvarliga överträdelser av unionsreglerna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn, tillämplig lag för avtalsförpliktelser och cabotage.

Av yrkestrafiklagen framgår att kravet på gott anseende inte är uppfyllt av den som har dömts för eller på annat sätt påförts en sanktion för en eller flera allvarliga eller upprepade överträdelser av bestämmelser inom de områden som anges i artikel 6.1 tredje stycket i trafiktillståndsförordningen (2 kap. 4 §). Någon ändring i yrkestrafiklagen med anledning av ändringarna i artikel 6.1 tredje stycket trafiktillståndsförordningen krävs inte. I fråga om vilka personer som ska ingå i prövningskretsen framgår numera direkt av trafiktillståndsförordningen att den verkställande direktören ska omfattas av prövningen. För att anpassas till trafiktillståndsförordningen bör vissa bestämmelser i yrkestrafiklagen därför justeras i detta avseende.

Kravet på ekonomiska resurser

I artikel 7 i trafiktillståndsförordningen finns bestämmelser om villkor avseende kravet på ekonomiska resurser. Mot bakgrund av att förordningens tillämpningsområde har utökats till att även omfatta företag som bedriver yrkesmässig trafik med lättare fordon har kraven på storleken på det kapital och de reserver som ett företag ska förfoga över ändrats (artikel 7.1). Ett företag som bedriver yrkesmässig trafik ska förfoga över ekonomiska resurser om minst 9 000 euro för första motorfordonet och, för varje tillkommande motorfordon eller fordonskombination med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton, ytterligare minst 5 000 euro. För varje tillkommande motorfordon eller fordonskombination med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton är det tillräckligt att företaget förfogar över ytterligare minst 900 euro. Lägre krav gäller om företaget enbart bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton.

Sverige har gjort trafiktillståndsförordningen tillämplig på lätta fordon. Det innebär, enligt den hittillsvarande lydelsen av artikel 7.1, att en tillståndshavare ska förfoga över ekonomiska resurser om 9 000 euro för

första fordonet och ytterligare 5 000 euro för varje tillkommande fordon, oavsett vilken totalvikt fordonet har. I likhet med vad som hittills gällt får medlemsstaterna enligt förordningen kräva att företag som är etablerade på deras territorier för lättare fordon förfogar över samma belopp och kapital av reserver som krävs för tyngre fordon (se artikel 7.1 tredje stycket och skäl 15). Det saknas skäl att frånga de krav på ekonomiska resurser som hittills gällt i Sverige. För att behålla dagens ordning behöver detta framgå av yrkestrafiklagen.

Enligt den nya artikeln 7.1a i trafiktillståndsförordningen får en medlemsstat vid prövningen av kravet på ekonomiska resurser kräva att företaget, den trafikansvarige eller andra relevanta personer inte har utestående icke-personliga skulder till offentligt rättsliga organ och inte är i konkurs eller är föremål för insolvens- eller likvidationsförfarande. I Sverige beaktas den typen av omständigheter i prövningen av om kravet på gott anseende är uppfyllt. Enligt 2 kap. 4 § yrkestrafiklagen ska nämligen viljan och förmågan hos relevanta aktörer att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna beaktas. I det ingår att beakta om någon av de personer som ingår i prövningskretsen har eller har haft skulder, konkurser, insolvens- och likvidationsförfaranden. Detsamma gäller för företag som någon i prövningskretsen har eller har haft en ledande ställning i. Mot bakgrund av att trafiktillståndsförordningen nu kopplar dessa omständigheter till prövningen av kravet på ekonomiska resurser bör viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna beaktas vid prövningen av det kravet i stället för vid prövningen av kravet på gott anseende. Om någon som ingår i prövningskretsen byts ut bör, i likhet med vad som gäller i dag, viljan och förmågan hos den nya personen att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna prövas. Något skäl att se över vilka personer som ska ingå i prövningskretsen finns dock enligt regeringen inte. Som *Ekobrottsmyndigheten* påpekar ska ekonomisk brottslighet även i fortsättningen beaktas vid bedömningen av kravet på gott anseende. Vidare gäller att om ett företag eller en prövad person exempelvis har påförts ett skattetillägg är det en omständighet som fortsättningsvis också ska beaktas vid prövningen av om kravet på gott anseende är uppfyllt, eftersom skattetillägg är en sanktion för överträdelse av skattelagstiftningen (jfr artikel 6.1 tredje stycket).

I trafiktillståndsförordningen och yrkestrafiklagen finns bestämmelser om olämplighetsförklaring och om olämplighetstid för den som inte uppfyller kravet på gott anseende. Olämplighetstiden är en karenstid under vilken man inte kan ansöka om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. En konsekvens av förslaget att viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna inte längre ska beaktas vid prövningen av det goda anseendet utan i stället vid prövningen av om kravet på ekonomiska resurser är uppfyllt, är att bestämmelserna om olämplighetstid och olämplighetsförklaring inte längre är tillämpliga vid ett avslag eller en återkallelse av ett tillstånd som grundar sig på brister i detta avseende. De omständigheter som ligger till grund för ett avslag eller återkallelse, t.ex. en konkurs, kommer dock även i fortsättningen att beaktas om personen i fråga ansöker om ett nytt tillstånd.

Det finns inte längre möjlighet att förena ett tillstånd med villkor

Utöver kraven att ett företag som bedriver yrkesmässig trafik ska vara faktiskt och fast etablerat i en medlemsstat, ha gott anseende, ha tillräckliga ekonomiska resurser och ha tillräckligt yrkeskunnande har det hittills även varit möjligt för medlemsstaterna att införa ytterligare krav. Enligt 2 kap. 7 § yrkestrafiklagen får ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Möjligheten i trafik-tillståndsförordningen för en medlemsstat att införa ytterligare krav har nu tagits bort. Den aktuella bestämmelsen i yrkestrafiklagen behöver därför upphävas och hänvisningar till sådana villkor i andra bestämmelser behöver tas bort (5 kap. 1 och 5 §§ yrkestrafiklagen).

5.3 Övriga anpassningar

Regeringens förslag: En trafikansvarig som har förklarats olämplig ska avlägga ett prov i yrkeskunnande, som ett led i att inte längre anses vara olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

Om det finns särskilda skäl behöver en olämplighetstid inte meddelas när en ansökan om tillstånd avslås på grund av att sökanden eller någon annan prövad person inte uppfyller kravet på gott anseende.

Hänvisningar till trafik-tillståndsförordningen i yrkestrafiklagen och vägtrafikdatalagen ska vara dynamiska. Den statiska hänvisningen till förordningen i lagen om trängselskatt ska justeras så att den avser den senaste lydelsen av förordningen.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorians förslag är dock hänvisningen till trafik-tillståndsförordningen i vägtrafikdatalagen statisk.

Remissinstanserna: *Sveriges Åkeriföretag* instämmer i att ett prov i yrkeskunnande ska avläggas för att det goda anseendet ska återupprättas men anser att olämplighetstiden om ett år enligt trafik-tillståndsförordningen bör gälla i Sverige.

Skälen för regeringens förslag

En trafikansvarig som förklarats olämplig ska avlägga ett prov i yrkeskunnande som ett led i att inte längre anses vara olämplig

I artikel 14 i trafik-tillståndsförordningen finns bestämmelser om olämplighetsförklaring av en trafikansvarig när denne förlorat sitt goda anseende. Enligt artikel 6.3 ska kravet på gott anseende inte anses ha uppfyllts förrän anseendet har återupprättats eller någon annan åtgärd med likvärdig verkan har vidtagits i enlighet med relevanta bestämmelser i nationell lagstiftning. Kompletterande bestämmelser om detta finns i 4 kap. yrkestrafiklagen. Transportstyrelsen ska besluta att den trafikansvarige ska meddelas en olämplighetstid på mellan tre och fem år. Om olämplighetsförklaringen beror på bristande ämneskunskap, får dock en trafikansvarig som förklarats olämplig åläggas att avlägga hela eller delar av ett prov i yrkeskunnande i stället för att meddelas en olämplighetstid.

Genom ändringsförordningen anges nu i artikel 14 att en behörig myndighet inte får återupprätta den trafikansvariges goda anseende tidigare än ett år efter förlusten av det goda anseendet. I fråga om olämplighetstidens längd gjorde regeringen i samband med yrkestrafiklagens tillkomst bedömningen att tiden, med hänsyn till att förlusten av det goda anseendet beror på allvarlig eller upprepad brottslighet, inte bör vara för kort och att det alltså finns skäl att meddela en olämplighetstid om tre till fem år, se propositionen Nya lagar för yrkestrafik och taxi (prop. 2011/12:80 s. 86). Mot bakgrund av att förutsättningarna för en olämplighetsförklaring inte har ändrats saknas skäl att ändra regleringen i yrkestrafiklagen i fråga om olämplighetstidens längd.

Därutöver anger artikel 14 att det goda anseendet inte får återupprättas förrän den trafikansvarige har visat att hon eller han har genomgått lämplig utbildning i minst tre månader eller har klarat ett examensprov. Det finns i svensk rätt inte något krav på att genomgå en utbildning inför det prov i yrkeskunnande som en trafikansvarig ska ha klarat för att uppfylla kravet på yrkeskunnande vid en tillståndsprövning. Det finns inte heller någon reglering om vare sig obligatorisk eller frivillig fortbildning. Något krav på att den trafikansvarige ska genomgå en utbildning för att inte längre anses som olämplig bör därför inte införas. Det innebär att en trafikansvarig som ett led i att inte längre anses som olämplig ska avlägga ett godkänt examensprov. Innehållet i examensprovet motsvarar innehållet i provet i yrkeskunnande (se artikel 8.1 och 14.1 samt bilaga I, avsnitt I). Yrkestrafiklagen bör därför ändras så att detta krav framgår.

En olämplighetstid behöver inte meddelas vid ett avslag på en ansökan om tillstånd, om det finns särskilda skäl

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

Om en ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik avslås på grund av att kravet på gott anseende inte är uppfyllt ska en tid på lägst sex månader och högst fem år bestämmas under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik (2 kap. 5 § yrkestrafiklagen). Att bedömningen av det goda anseendet skiljer sig åt vid en ansökan och en tillsyn innebär att en person kan anses vara olämplig vid en prövning av

om ett nytt tillstånd ska ges, samtidigt som han eller hon bedöms vara lämplig i förhållande till ett befintligt tillstånd. Mot den bakgrunden bör en ansökan få avslås utan att en olämplighetstid bestäms, om det finns särskilda skäl.

Hänvisningsteknik

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

Trafikföreläggningsförordningen är direkt tillämplig i medlemsstaterna. De ändringar i yrkestrafiklagen som föreslås innefattar hänvisningar till bestämmelser i förordningen. För att eventuella framtida ändringar i förordningen ska få omedelbart genomslag i lagen är det lämpligt att hänvisningar till förordningen görs dynamiska. Det är också den hänvisningsteknik som regeringen ofta har använt i senare propositioner (se t.ex. prop. 2016/17:22 s. 95–97, prop. 2018/19:83 s. 54 f. och prop. 2020/21:173 s. 130 f.). I 3 kap. 6 § vägtrafikdatalagen (2019:369), som reglerar hur Transportstyrelsen får behandla uppgifter som myndigheten får direktåtkomst till i en annan stats register över vägtransportföretag, finns en statisk hänvisning till förordningen. Av nyss nämnda skäl bör även den hänvisningen göras dynamisk.

Även i 6 § lagen (2004:629) om trängselskatt, som reglerar att en bil under vissa förhållanden får undantas från skatteplikt och när sådan befrielse inte får medges, finns en statisk hänvisning till trafikföreläggningsförordningen. Hänvisningen till förordningen ger den svenska författningstexten materiellt innehåll. Denna hänvisningsteknik bör alltså användas eftersom den ger lagstiftaren möjlighet att överväga om någon ändring ska göras i den nationella lagstiftningen om rättsakten ändras.

5.4 Sanktionsväxling

Regeringens förslag: Regeringen ska få meddela föreskrifter om sanktionsavgift vid överträdelser av krav på att medföra och uppvisa tillstånd och dokument i samband med utförandet av yrkesmässiga gods- eller persontransporter i internationell trafik.

Regeringen ska vidare få meddela föreskrifter om sanktionsavgift vid överträdelser av krav på att anmäla trafikansvariga och andra personer som ska prövas i fråga om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller taxitrafik.

Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I utredningens förslag är bemyndigandet i taxitrafiklagen dock mindre preciserat.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna är positiva till förslagen. *Sveriges Åkeriföretag* kan dock inte tillstyrka de förslag till sanktionsväxling som föreslås. *Svenska Taxiförbundet* anser att över-

trädelse av anmälningsskyldigheten inte bör reduceras till en administrativ förseelse utan menar att bötespåföljden bör bibehållas och polis- och åklagarmyndigheterna tillföras mer resurser. Flera remissinstanser, däribland *Åklagarmyndigheten*, *Polismyndigheten* och *Förvaltningsrätten i Falun*, är av åsikten att ytterligare överträdelse bör kunna komma i fråga för sanktionsväxling.

Skälen för regeringens förslag: Vissa överträdelse på yrkestrafikområdet medför att en sanktionsavgift ska påföras, medan andra är straffbelagda. I Straffrättsanvändningsutredningens betänkande Vad bör straffas? (SOU 2013:38) görs bedömningen att sanktionsavgifter som styrmedel på yrkestrafikområdet bör ha möjlighet till bättre genomslagskraft än straff och att det bör övervägas att växla sanktion från straff till avgift i yrkestrafikregleringen.

I andra sammanhang har det också framförts önskemål om sanktionsväxlingar på området. Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg fick därför i uppdrag att analysera vilka ytterligare överträdelse som bör vara föremål för en sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter. Utredningen har genomfört en omfattande kartläggning av möjligheten och lämpligheten att genomföra detta inom yrkestrafikområdet. I betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31) anføres att för att en sanktionsväxling ska vara lämplig bör det vara fråga om överträdelse där sanktionsväxlingen kan få en reell effekt på regelefterlevnaden, vilket innebär att sanktionen behöver träffa den aktör som har kontroll över verksamheten. För att vara effektivt bör systemet bygga på strikt ansvar i stället för uppsåt eller oaktsamhet. För att detta ska vara förenligt med rättssäkerheten bör överträdelse vara enkla att konstatera och de bakomliggande materiella handlingsreglerna måste vara klara och tydliga. Bedömningsutrymmet för huruvida en överträdelse har begåtts eller inte måste alltså minimeras. I betänkandet anges vidare att den myndighet som ska påföra sanktionsavgiften bör ha tillräckliga befogenheter enligt tillsynslagstiftningen, eftersom myndigheten inte har tillgång till straffprocessuella tvångsmedel för att kunna utreda överträdelsen.

I betänkandet föreslås att överträdelse av två typer av bestämmelse bör medföra att sanktionsavgift ska kunna påföras. Den ena typen gäller krav på att medföra och uppvisa tillstånd och dokument i samband med utförandet av yrkesmässiga gods- eller persontransporter i internationell trafik. Sådana krav finns framför allt i EU:s förordningar om internationella gods- och busstransporter och i Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss. När det gäller transporter som sker med stöd av bilaterala och multilaterala överenskommelse finns liknande krav i yrkestrafikförordningen (2012:237). Bestämmelse om påföljd vid överträdelse av de nu aktuella kraven finns i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och i yrkestrafikförordningen. Genom att kunna påföra sanktionsavgift och besluta om förskott för sådan avgift vid överträdelse av de aktuella kraven bedömer utredningen att kontrollen av transporterna underlättas och effektiviseras, eftersom det är lättare att vid en vägkontroll konstatera att handlingarna inte kan visas upp än att bevisa att trafik uppsåtligt har bedrivits utan tillstånd eller kontroll-dokument.

Den andra typen av bestämmelser avser krav på att anmäla trafikansvariga och andra personer som enligt yrkestrafik- eller taxitrafikregleringen omfattas av lämplighetsprövningen. Bestämmelser om att innehavare av ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska anmäla om en trafikansvarig eller någon annan som har eller ska prövas för tillståndet byts ut eller tillkommer finns i trafiktillståndsförordningen och i yrkestrafikförordningen. För innehavare av taxitrafiktillstånd finns motsvarande krav i taxitrafikförordningen (2012:238). Straffbestämmelser vid överträdelser av anmälningsskyldigheten finns i yrkestrafikförordningen respektive taxitrafikförordningen. Utredningen bedömer att påförande av sanktionsavgift vid överträdelser av kraven leder till ett effektivare sätt att ingripa mot fusk eller slarv i fråga om trafikansvariga och andra personer som omfattas av krav på lämplighetsprövning.

Majoriteten av remissinstanserna ser positivt på förslagen och regeringen delar utredningens bedömning att påförandet av en sanktionsavgift vid de nu aktuella överträdelserna bör medföra goda effekter på regelefterlevnaden och att bestämmelserna i detta avseende synes vara lämpade enligt de kriterier som nämns ovan. I likhet med vad som är fallet i flera andra författningar på yrkestrafikområden bör bestämmelser om sanktionsavgifter placeras på lägre normgivningsnivå än lag. Regeringen bör därför bemyndigas att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av de aktuella kraven. Några remissinstanser har synpunkter på avgiftens storlek och att föraren i vissa fall fortsättningsvis bör ha ett straffrättsligt ansvar även när transportföretaget ska påföras en avgift. Regeringen kommer att beakta synpunkterna i det fortsatta arbetet.

6 Utstationering inom vägtransportsektorn

6.1 Utstationeringsregelverket

Ordinarie bestämmelser för utstationerad arbetskraft

I Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster, i fortsättningen benämnt utstationeringsdirektivet, finns bestämmelser om vilka arbets- och anställningsvillkor som ska tillämpas på arbetstagare som tillfälligt arbetar i ett annat land inom ramen för en gränsöverskridande tjänsteutövning. Bakgrunden till utstationeringsdirektivet är bl.a. att den inre marknaden bidragit till en utveckling där tjänster tillhandahålls över gränserna genom att företag utstationerar arbetstagare i andra länder, vilket bedömts kräva lojal konkurrens och åtgärder som garanterar att arbetstagarnas rättigheter respekteras.

EU:s bestämmelser om utstationering har varit föremål för vissa tillägg och förändringar. Den 15 maj 2014 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU om tillämpning av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI-förordningen),

i fortsättningen benämnt tillämpningsdirektivet. Syftet var att öka enhetligheten i genomförandet, tillämpningen och efterlevnaden av utstationeringsdirektivet. Tillämpningsdirektivet innehåller bl.a. bestämmelser om samarbete mellan medlemsstaternas myndigheter, om kontroll av efterlevnaden av utstationeringsreglerna och om gränsöverskridande verkställighet av ekonomiska administrativa sanktionsavgifter.

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

I svensk rätt är utstationeringsbestämmelserna genomförda i första hand i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare och förordningen (2017:319) om utstationering av arbetstagare, i fortsättningen benämnda utstationeringslagen respektive utstationeringsförordningen. Bestämmelser som genomför direktiven finns även i annan reglering, t.ex. i lagen (2016:1231) om ömsesidigt bistånd med indrivning av vissa sanktionsavgifter vid utstationering. En relativt omfattande revidering av utstationeringslagen genomfördes under 2020 i och med genomförandet av ändringsdirektivet.

Särskilda regler på unionsnivå för utstationering av förare inom vägtransportsektorn

Den 15 juli 2020 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2020/1057 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och förordning (EU) nr 1024/2012. Som titeln anger innehåller direktivet bl.a. bestämmelser som syftar till att anpassa vissa delar av utstationeringsdirektivet och tillämpningsdirektivet till vägtransportsektorn. Fortsättningsvis benämns dessa bestämmelser i direktiv 2020/1057 för direktivet om utstationering av förare.

I skälen i direktivet anges att det finns ett behov av specialutformade bestämmelser för vägtransportområdet, eftersom arbetskraften inom sektorn är mycket rörlig och särskild uppmärksamhet måste ägnas åt att säkerställa att förare kan dra nytta av de rättigheter som tillkommer dem i fråga om tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd. Samtidigt får vägtransportföretag, av vilka flertalet är små, inte ställas inför oproportionella administrativa hinder eller diskriminerande kontroller som i onödan begränsar deras frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster. Slutligen anges att tillhandahållande av vägtransporttjänster måste bygga på rättvis konkurrens mellan nationella och utländska vägtransportföretag.

Direktivet om utstationering av förare innebär alltså att EU:s utstationeringsregelverk i vissa delar anpassas till de särskilda förhållanden som råder inom vägtransportsektorn. I utstationeringsdirektivet anges i vilka situationer utstationering ska anses föreligga och vilka arbets- och anställningsvillkor som ska gälla för utstationerade arbetstagare. Direktivet om utstationering av förare innehåller vissa begränsningar i förhållande till utstationeringsdirektivet i fråga om när en förare inom vägtransportområdet ska anses vara utstationerad och när de nyligen utvidgade villkoren vid långvarig utstationering ska tillämpas på sådana förare. Samtidigt anger direktivet att en förare som utför vissa transporter ska anses vara utstationerad. När det gäller vilka administrativa krav och kontrollåtgärder som medlemsstaterna får införa för att kontrollera att reglerna om utstationering följs får medlemsstaterna, med avvikelse från bestämmelserna i tillämpningsdirektivet, dock endast införa vissa specificerade åtgärder för hur utstationering av förare ska anmälas och kontrolleras. Direktivet om utstationering av förare innebär alltså en inskränkning av hur tillämpningsdirektivet får tillämpas i de aktuella situationerna.

6.2 Marknaden för nationella och internationella transporter

Olika typer av transporter

EU:s utstationeringsregler är som utgångspunkt tillämpliga på vägtransportsektorn. Direktivet om utstationering av förare innehåller dock vissa begränsningar i fråga om när en förare ska anses vara utstationerad. I detta avseende utgår direktivet från vilken typ av vägtransport som föraren utför. Det finns därför anledning att redogöra för de olika typer av transporter som har betydelse för de förslag som lämnas.

En viktig skiljelinje går mellan internationella transporter och inrikes-transporter. Inom EU är internationella transporter och internationella persontransporter definierade i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, i det följande benämnd godsförordningen, och i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring i förordning (EG) nr 561/2006, i det följande benämnd bussförordningen. Med internationell transport avses här detsamma som i dessa EU-förordningar. Det gäller även när det är ett transportföretag från tredjeland som utför transporten. I många fall förutsätter en internationell transport att fordon färdas genom länder utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare. Sådana transporter benämns ofta transit-transporter. En inrikestransport utförs helt inom ett lands gränser.

En internationell transport kan utföras genom att gods eller passagerare fraktas mellan två länder, varav det ena är det land där transportföretaget i fråga är etablerat. En sådan transport benämns bilateral transport i direktivet om utstationering av förare, i syfte att särskilja den från andra

internationella transporter. Om en godstransport mellan Italien och Sverige utförs av ett transportföretag som är etablerat antingen i Italien eller Sverige, är det fråga om en bilateral transport i direktivets mening. En internationell transport kan dock även äga rum mellan två länder, utan att det transportföretag som utför transporten är etablerat i något av länderna. I direktivet omnämns denna typ av internationell transport som en icke-bilateral internationell transport. Om en transport av gods mellan Italien och Sverige utförs av ett tyskt eller franskt transportföretag är det fråga om en icke-bilateral godstransport. På motsvarande sätt är en busstransport mellan Finland och Norge icke-bilateral om det transportföretag som utför transporten är etablerat i Sverige.

Regler om marknadstillträde för olika typer av transporter

Direktivet om utstationering av förare hänvisar även till de regler för marknadstillträde som finns på vägtransportområdet. Det finns därför skäl att även redogöra för den reglering om tillträde till nationella och internationella marknader som har relevans för förslagen.

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

För transportföretag etablerade inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och som har ett gemenskapstillstånd är tillträdet för internationella transporter inom detta geografiska område fritt. I det ligger att det inte finns några begränsningar när det gäller under hur lång tid sådana transporter får utföras eller hur många transporter som får utföras. Dessutom är det helt fritt att transitera andra länder inom området vid utförandet av sådana transporter. Ett svenskt eller norskt transportföretag får alltså utföra ett obegränsat antal internationella transporter inom området. Transportföretag som är etablerade utanför området får utföra transporter till eller från Sverige med stöd av överenskommelser mellan Sverige och respektive land eller multilaterala överenskommelser. Typiskt sett tilldelas berörda länder olika slags kvoter för sådana transporter.

När det gäller inrikestransporter är utgångspunkten i EU-rätten att sådana endast är tillåtna för transportföretag som är etablerade i medlemsstaten i fråga. EU-rätten ger dock ett transportföretag som är etablerat inom EES rätt att i begränsad utsträckning utföra inrikestransporter i andra länder än det där företaget är etablerat, dvs. i en värdmedlemsstat. Den vanligaste formen av inrikestransporter i en värdmedlemsstat är cabotage-transporter. En cabotagetransport är en tillfällig inrikestransport som utförs av ett transportföretag etablerat i ett annat land än det land där inrikestransporten äger rum. Sådana transporter kan avse både gods och personer. Cabotagetransporter av gods får utföras under vissa begränsningar i fråga om tidsrymd och antal transporter. Dessutom får en cabotagetransport endast utföras i samband med en internationell transport. Bestämmelser om cabotagetransporter avseende gods finns i godsförordningen. Busscabotage regleras i bussförordningen.

I fråga om godstransporter innehåller EU-rätten ytterligare en möjlighet för transportföretag att utföra inrikes vägtransporter i ett land annat än det

där företaget är etablerat. Så är fallet om en transport utförs enligt kriterierna i rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna. För att uppfylla kraven på en kombinerad transport måste vägtransporten kombineras med en transport på järnväg eller med sjöfart. Det finns också begränsningar för hur lång en sådan vägtransport får vara. Direktivets regler om marknadsstillträde är genomförda i förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Regleringen är i viss mån överlappande med reglerna om cabotagetransporter och en och samma transport kan under vissa förhållanden klassificeras som både en cabotage-transport och en kombinerad transport.

De regler som beskrivs ovan avser transportföretag och deras fordon. Det finns däremot inga regler som begränsar antalet cabotagetransporter som en förare får utföra under en vistelse i Sverige. En förare får därmed stanna i landet för att utföra cabotagetransporter under längre tidsperioder, under förutsättning att han eller hon byter fordon efter minst var tredje cabotagetransport.

6.3 När kan utstationering anses föreligga i vägtransportsektorn?

Regeringens bedömning: Samtliga vägtransporter till eller från Sverige eller inom Sveriges gränser som inte omfattas av ett uttryckligt undantag kan utgöra utstationering.

En förmedlare av en transport med hemvist i ett annat land kan anses vara en i Sverige verksam mottagare av transporttjänsten.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska Transportarbetareförbundet, Seko och Kommunal* anmärker att ett fordon inom transportsektorn betraktas som ett arbetsredskap men förstår promemorians användning av uttrycket ”fordonet som arbetsplats” som att det fordon som tillhör eller disponeras av ett utlandsetablerat transportföretag utgör en arbetsplats i Sverige vid utstationering av förare, vilket förbunden inte har någon invändning mot.

Skälen för regeringens bedömning

Allmänt om utstationering och vägtransportsektorn

Mot bakgrund av att vägtransporttjänster kännetecknas av en hög grad av rörlighet har det tidigare funnits en viss osäkerhet i fråga om hur utstationeringsdirektivet ska tillämpas på internationella transporter och inrikes-transporter utförda av utlandsetablerade transportföretag. På senare tid har EU-domstolen prövat hur utstationeringsdirektivet ska tillämpas på vägtransportsektorn och särskilt på den internationella vägtransportsektorn. I en dom den 1 december 2020 i ett mål om förhandsavgörande gällande tolkningen av utstationeringsdirektivet (C-815/18) konstaterade domstolen bl.a. att direktivet är tillämpligt på tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster inom vägtransportsektorn. Att utstationerings-

direktivet är tillämpligt på sådana tjänster har därefter också bekräftats av EU-domstolen i en dom av den 8 juli 2021 (mål C-428/19).

Det innebär att utstationeringslagen som utgångspunkt är tillämplig när en arbetsgivare etablerad i ett annat land tillhandahåller tjänster inom vägtransportsektorn i Sverige. För att en utstationering till Sverige ska anses föreligga ska dock ett antal förutsättningar vara uppfyllda. Inledningsvis ska det alltså vara fråga om en arbetsgivare som är etablerad i ett annat land än Sverige och som utstationerar en arbetstagare hit i samband med att arbetsgivaren tillhandahåller tjänster över gränserna (1 §). Det ska råda ett anställningsförhållande mellan arbetsgivaren och arbetstagaren under utstationeringstiden (4 § andra stycket). Arbetstagaren ska vidare vanligen arbeta i ett annat land men under en begränsad tid utföra arbete här (5 §). Därutöver krävs att en gränsoverskridande åtgärd som kan betecknas som en utstationering har ägt rum. En sådan åtgärd kan avse när en arbetsgivare som är etablerad i ett annat land sänder arbetstagare till Sverige enligt ett avtal med en tjänstemottagare i Sverige, när arbetsgivaren sänder arbetstagare till Sverige till en arbetsplats eller ett företag som tillhör samma koncern eller när arbetsgivaren hyr ut arbetstagare till ett användarföretag som är etablerat i Sverige eller bedriver verksamhet här (4 § första stycket). Utstationering föreligger också när en arbetsgivare som är etablerad i ett annat land hyr ut eller ställer en arbetstagare till förfogande till ett användarföretag etablerat utanför Sverige, som i sin tur sänder arbetstagaren till Sverige på ett sådant sätt att det skulle utgjort utstationering om användarföretaget varit arbetstagarens arbetsgivare (4 § tredje stycket).

Transportens anknytning till värdlandet är avgörande

I målet C-815/18 prövade EU-domstolen även hur utstationeringsdirektivet ska tolkas i fråga om när en förare inom vägtransportsektorn ska anses om utstationerad. Enligt domstolen ska en arbetstagare som är verksam som förare inom den internationella vägtransportsektorn, inom ramen för ett fraktavtal mellan det företag föraren är anställd av, etablerat i en medlemsstat, och ett företag som är 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 då 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.

Vägtransportsektorn utmärks av ett antal olika marknadstillträdes-situationer som i sig ger en god indikation på hur nära den verksamhet som utförandet av en transport består i är knuten till transportföretagets etableringsland respektive till värdlandet. Med utgångspunkt i resonemang om tillräcklig anknytning har EU-lagstiftaren genom direktivet om utstationering av förare klargjort att utförandet av vissa typer av transporter ska anses innebära utstationering av förare, medan utförandet av vissa andra typer av transporter inte medför att föraren ska anses vara utstationerad. Direktivet om utstationering av förare utgår från de olika

marknadstillträdesituationerna för att avgöra om det finns en tillräcklig koppling mellan tjänstens utförande och värdmedlemsstaten för att en utstationeringsituation ska kunna anses föreligga. Lagstiftaren har i fråga om vissa typer av transporter gjort en sådan samlad bedömning som krävs för att avgöra om förarens arbete ska anses ha en tillräcklig anknytning till värdmedlemsstaten eller inte.

I skälen i direktivet pekas tre typer av transporter ut där det finns en tillräcklig koppling till en värdmedlemsstat för att föraren ska kunna anses vara utstationerad. Dessa är cabotagetransporter, vägtransportsträckor av kombinerade transporter inom en värdmedlemsstat och icke-bilaterala internationella transporter (skäl 12 och 13). I direktivet anges dock även att en förare inte ska anses vara utstationerad i vissa fall, nämligen när en förare utför transittransporter och bilaterala transporter. När en förare utför sådana transporter utmärks tjänsten enligt de nämnda skälen av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten.

I fråga om vissa typer av transporter preciserar alltså direktivet om utstationering av förare reglerna i utstationeringsdirektivet när det gäller vilka gränsöverskridande åtgärder som ska anses innebära utstationering. Direktivet om utstationering av förare är dock inte uttömmande i fråga om när en förare ska anses vara utstationerad eller inte. I de fall EU-lagstiftaren inte förtydligat om förarens aktiviteter i värdmedlemsstaten ska anses utgöra utstationering eller inte måste en helhetsbedömning av anknytningen göras i enlighet med vad EU-domstolen har uttalat.

Utstationering kan föreligga i alla situationer när ett utlandsetablerat transportföretag utför transporter här i landet

Direktivet om utstationering av förare är avgränsat till att gälla utstationering i ett av de tre utstationeringsfallen, nämligen när en arbetsgivare för egen räkning och under egen ledning sänder en arbetstagare från ett land till ett annat enligt ett avtal som arbetsgivaren har ingått med mottagaren av tjänsten i landet där tjänsten utförs (jfr artikel 1.2 i direktivet). I detta fall, nedan benämnt tjänsteavtalsfallet, är arbetsgivaren och transportföretaget samma juridiska person. Det kan också konstateras att på vägtransportområdet består ett transportföretags verksamhet i att mot betalning erbjuda transporttjänster till allmänheten. Det innebär att transportföretag utför transporter enligt avtal som ingås med den som vill ha transporten i fråga utförd. När en arbetsgivare – i detta fall ett transportföretag – som är etablerat i ett annat land än Sverige sänder en arbetstagare – i detta fall en förare – till Sverige för att under begränsad tid utföra arbete i form av en eller flera transporter här i landet är förutsättningarna i 1 §, 4 § andra stycket och 5 § utstationeringslagen uppfyllda. När transporter utförs till följd av ett avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksam mottagaren av transporttjänsterna föreligger det därför utstationering enligt tjänsteavtalsfallet, om transporter har tillräcklig anknytning hit.

En förare som i Sverige utför transporter åt ett utlandsetablerat transportföretag kan dock även vara utstationerad i andra situationer än tjänsteavtalsfallet. Utstationering av en förare kan under dessa förhållanden ske även genom att föraren utstationeras till ett koncernföretag i form av ett transportföretag som är etablerat utanför Sverige när

transportföretaget, genom föraren, utför transporttjänster här i landet. En arbetsgivare som placerar en förare i ett koncerninternt transportföretag får anses ha godkänt att föraren genom att utföra transporter kan utstationeras. Enligt utstationeringslagen avses med utstationering att en arbetsgivare sänder arbetstagare till Sverige till en arbetsplats eller till ett företag som tillhör koncernen. I det avseendet skiljer sig vägtransportområdet från andra sektorer genom att arbetsplatserna är mobila. Vid tillämpning av utstationeringsregelverket inom vägtransportområdet bör det fordon som transporten genomförs med anses vara en arbetsplats som tillhör koncernen. En annan tolkning skulle leda till att utstationeringsregelverket skulle kunna kringgåas genom att utstationeringen sker genom att en utlandsetablerad arbetsgivare placerar en förare i ett likaledes utlandsetablerat koncerninternt transportföretag, som utför internationella transporter. I linje med de ovan nämnda utgångspunkterna för direktivet och EU-domstolens ställningstaganden om anknnytning bör en bedömning av var en arbetsplats, i form av ett fordon, är lokaliserad göras med utgångspunkt i vilken typ av transport som utförs och transportens anknnytning till det land där transporten utförs. Har den transport som utförs tillräcklig anknnytning till Sverige, bör alltså arbetsplatsen anses vara här och kriterierna för utstationering anses vara uppfyllda.

En arbetsgivare kan också hyra ut en förare till ett utlandsetablerat transportföretag som bedriver verksamhet i Sverige, dvs. utför transporter här i landet. Även i detta fall kan utstationering av en förare föreligga. Efter genomförandet av ändringsdirektivet klargör utstationeringslagen att utstationering föreligger även då ett användarföretag sänder en inhyrd arbetstagare vidare till ett annat land under förutsättning att åtgärden skulle ha utgjort utstationering enligt något av kriterierna i 4 § första stycket utstationeringslagen om användarföretaget varit arbetstagarens arbetsgivare och varken arbetsgivaren eller användarföretaget är etablerade i Sverige (se 4 § tredje stycket). Även i dessa situationer uppfylls förutsättningarna för att föraren ska anses vara utstationerad här.

Några situationer som inte kan anses utgöra utstationering enligt utstationeringslagens befintliga bestämmelser bedöms inte kunna uppstå givet de angivna förutsättningarna.

En utlandsetablerad speditör som tillhandahåller tjänster i Sverige är verksam här

Utstationering i tjänsteavtalsfallet förutsätter att en arbetsgivare som utstationerar arbetskraft har ett avtal med mottagaren av de tjänster som utförs och att denne mottagare ska vara verksam i Sverige (4 § första stycket 1 utstationeringslagen). Inom transportområdet är det vanligt att transportföretag ingår avtal om transporttjänster med någon annan än den som ytterst är avsändare eller mottagare av det som transporteras. I stället är transportföretagets motpart ofta en mellanhand i form av en speditör. I samband med att utstationeringslagen infördes gjorde regeringen bedömningen att cabotage i Sverige som förmedlas av en utländsk speditör i regel inte kommer att falla inom utstationeringsdirektivets eller utstationeringslagens tillämpningsområde, se propositionen Utstationering av arbetstagare (prop. 1998/99:90 s. 16). Mot bakgrund bl.a. av de förtydliganden av tillämpningsområdet för EU:s utstationeringsregelverk

som genom det nu aktuella direktivet och uttalanden från EU-domstolen skett sedan dess kan den bedömningen dock behöva ändras. Det kan vidare konstateras att den som genom en speditör vill beställa transporter som ska utföras i Sverige är hänvisad till den marknad för speditörstjänster som finns i Sverige. På denna marknad tillhandahålls tjänster av speditörer som har sin hemvist i Sverige men även sådana som inte har det och som kanske inte heller har någon fysisk närvaro i landet. Varken av utstationeringsdirektivet eller av utstationeringslagen framgår det något uttryckligt krav på att mottagaren av en tjänst ska vara etablerad eller ha ett fast verksamhetsställe här i landet. Det räcker med att mottagaren är verksam här. En speditörs verksamhet består i förmedling av transporttjänster. I egenskap av den som ingår avtalet med transportföretaget får speditören anses vara mottagaren av transporttjänsten, även om denne inte är mottagare av det som transporteras. Förmedlar speditören transporter som utförs i Sverige bör speditören därmed också kunna ses som verksam här. Till skillnad från vad som tidigare uttalats gör regeringen därför bedömningen att en förmedlare av transporttjänster som erbjuder sina kunder sådana tjänster i Sverige i det här sammanhanget bör kunna betraktas som verksam i Sverige, oberoende av var förmedlaren har sin hemvist. En annan slutsats skulle leda till att utstationeringsreglerna enkelt skulle kunna kringgås genom användning av utlandsetablerade speditörer. Bedömningen stöds även av Europeiska kommissionens skriftliga svar till rådets arbetsgrupp för landtransporter den 12 september 2017 (ST 12087/17). I svaret tydliggör kommissionen att tjänsteavtalsfallet är uppfyllt när avtalet ingåtts mellan två företag i samma etableringsmedlemsstat men transporten utförs till en annan medlemsstat. Tjänstemottagaren anses då vara verksam i värdmedlemsstaten när det företaget (indirekt via transportföretaget) levererar varor till kunden i värdmedlemsstaten.

När kan en förare som utför transporter åt ett utlandsetablerat transportföretag anses vara utstationerad här?

Enligt vad som redogörs för ovan bedöms en utstationering kunna föreligga när en förare skickas till Sverige av ett utlandsetablerat transportföretag för att utföra transporter här i landet. Huruvida föraren faktiskt är utstationerad beror på om transporten har tillräcklig anknytning till Sverige. Enligt direktivet om utstationering av förare är detta fallet vid vissa typer av transporter. Direktivet anger dock också att föraren inte ska anses vara utstationerad i vissa situationer, dvs. att undantag från utstationering ska gälla. I den utsträckning det inte rör sig om något uttryckligt undantag bör dock föraren kunna anses vara utstationerad. Om föraren utför en sådan transport där det enligt direktivet finns en tillräcklig anknytning till värdmedlemsstaten är det klart att en utstationering föreligger. Men utstationering kan alltså även vara för handen vid andra typer av transporter, om den aktuella transporten inte omfattas av ett undantag.

Utstationering till svenska transportföretag och genom transporter i egen regi

Utstationering kan även ske när en arbetsgivare etablerad utanför Sverige utstationerar förare till ett svenskt transportföretag. Det svenska transportföretaget har i sådana fall antingen hyrt in föraren från ett utländskt bemanningsföretag eller tagit emot en förare från ett utländskt koncernföretag. I dessa fall skiljer sig inte vägtransportsektorn från utstationeringar inom andra sektorer. Som utgångspunkt kan det antas att anknytningen till Sverige i dessa fall är så stark att föraren kan anses vara utstationerad i Sverige. Någon utstationering till Sverige enligt tjänsteavtalsfallet till ett svenskt transportföretag är inte möjlig, eftersom arbetsgivaren i de fallen kommer att vara samma juridiska person som transportföretaget.

Utstationering kan även komma i fråga vid transporter i egen regi. Begreppet ”egen regi” har i detta avseende en annan innebörd än begreppet ”egen räkning” som används för att definiera tjänsteavtalsfallet. Med egen regi avses att en transport utförs i ett företags egen verksamhet. Om en transport utförs i egen regi utförs transporten alltså åt samma juridiska person som genomför transporten. Det är då inte fråga om yrkesmässig trafik. Sådana situationer regleras inte i direktivet om utstationering av förare. En utländsk arbetsgivare som skickar en arbetstagare till Sverige för att här utföra transporter som inte är yrkesmässiga kan, beroende på förutsättningarna i det enskilda fallet, anses ha utstationerat arbetstagaren hit. Om så är fallet ska, som *Blomsterbranschens riksorganisation* påpekar, arbetsgivaren anmäla utstationeringen till Arbetsmiljöverket senast när arbetstagaren påbörjar arbetet i Sverige.

6.4 Bestämmelserna om utstationering av förare bör placeras i utstationeringslagen

Regeringens förslag: Särskilda bestämmelser om utstationering av förare i fråga om vissa vägtransporter ska placeras i utstationeringslagen.

Med förare avses en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges advokatsamfund* framhåller att vägtransportsektorn i mycket hög utsträckning är en genomreglerad bransch och att utstationeringslagen redan präglas av komplexitet. Lagen är till sitt ursprung en arbetsrättslig reglering som inte gagnas av att administrativa föreskrifter med transporträttslig bakgrund införs i densamma. Enligt samfundet framstår en ny samlad lag avseende vägtransporter som mer ändamålsenlig och tillgänglig för åkeribranschen. *Lunds universitet (juridiska fakultetsstyrelsen)* anmärker att förslaget förstärker den sammanblandning av transporträtt och arbetsrätt som redan finns i vägtransportsektorn och som skapar oerhört svårtillgängliga regler. Fakultetsstyrelsen ser dock inte något alternativ till denna ordning och accepterar

den aktuella lagstiftningstekniken. *Arbetsdomstolen* delar bedömningen att ändringarna bör göras i utstationeringslagen. *Transportstyrelsen* anser att det är oklart om definitionen av förare gäller alla förare eller bara utländska förare och saknar en närmare förklaring av vad som menas med begränsad tid i fråga om utstationerade förare. Några remissinstanser, däribland *Polismyndigheten* och *Tullverket*, för fram farhågan att förslagets syfte äventyras av att det saknas möjlighet att kontrollera påståenden från föraren om att han eller hon är egenföretagare.

Skälen för regeringens förslag: EU:s ordinarie utstationeringsbestämmelser gäller även för förare inom vägtransportområdet, med de anpassningar som följer av direktivet om utstationering av förare. EU-direktiven på utstationeringsområdet är genomförda främst i utstationeringslagen. Lagen innehåller också vissa bestämmelser som inte direkt följer av unionslagstiftningen. Samma nationella bestämmelser bör dock även fortsättningsvis gälla för de förare som utför tjänster som omfattas av det nu aktuella direktivet som för utstationerad arbetskraft i övrigt, med beaktande av vad som är tillåtet enligt det direktivet. Här kan det också anmärkas att de bestämmelser i utstationeringslagen som genomför ändringsdirektivet ska börja tillämpas även på vägtransportområdet (se avsnitt 6.11).

Mot den bakgrunden finns, trots de betänkligheter som *Sveriges advokatsamfund* för fram, övervägande skäl att placera bestämmelserna om utstationering av förare i utstationeringslagen. Direktivet om utstationering av förare anger bl.a. att det får införas administrativa skyldigheter för de företag som utstationerar förare att anmäla utstationeringen och tillhandahålla viss dokumentation. Utstationeringslagen innehåller redan liknande krav, och den reglering som nu aktualiseras ter sig därför inte främmande i sammanhanget. Sammantaget bör därför de regler som ska gälla för utstationerade förare placeras i utstationeringslagen. I den mån direktivet innebär att lagens bestämmelser inte kan tillämpas på sådana förare som är att betrakta som utstationerade bör detta också framgå där, liksom att förare under vissa förhållanden inte alls ska anses vara utstationerade. Det förhållande att sådana särskilda bestämmelser som föreslås i lagrådsremissen ska placeras i utstationeringslagen bör framgå redan av den reglering som anger lagens tillämpningsområde. De aktuella bestämmelserna i utstationeringslagen bör kompletteras med föreskrifter på lägre normgivningsnivå.

Denna regleringsmetod får till följd att Arbetsmiljöverkets uppgifter i anslutning till utstationeringslagen och utstationeringsförordningen i huvudsak ska gälla även i fråga om utstationering enligt de särskilda reglerna för vissa vägtransporter såvida ingenting annat uttryckligen anges. Arbetsmiljöverket ska alltså fortsätta att vara förbindelsekontor och tillhandahålla information om de arbets- och anställningsvillkor som kan bli tillämpliga vid en utstationering i Sverige samt hjälpa till med information om kontaktfunktioner hos arbetstagar- och arbetsgivarorganisationer och information om relevanta kollektivavtalsvillkor. Arbetsmiljöverket kan även fortsätta samarbetet med motsvarande förbindelsekontor i andra länder inom EES och i Schweiz. Härigenom tillgodoses även kravet i direktivet om utstationering av förare på medlemsstaterna att tillhandahålla information om arbets- och anställningsvillkor (artikel 1.9).

Direktivet om utstationering av förare innehåller specialregler för vägtransportsektorn. Den verksamhet som detta är tänkt att träffa bedöms utgöra vägtransporttjänster i form av yrkesmässiga persontransporter som utförs med buss eller yrkesmässiga godstransporter som utförs med personbil eller lastbil. Med förare bör därför avses arbetstagare som utför sådana transporter. I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner anges betydelsen av vissa beteckningar som används i författningar på vägtrafikområdet. Buss, lastbil och personbil bör i detta fall ha den betydelse som anges där.

I utstationeringslagen används uttrycket utstationerad arbetstagare, med vilket avses varje arbetstagare som vanligen arbetar i ett annat land men som under en begränsad tid utför arbete i Sverige enligt någon av de situationer som anses utgöra utstationering. Detsamma gäller som utgångspunkt även för förare. Det som i lagen anges om utstationerade arbetstagare ska alltså även gälla förare, om nu nämnda förhållanden är uppfyllda och något undantag inte är tillämpligt. För att kunna vara utstationerad här ska arbetstagaren vanligen arbeta i ett annat land än Sverige. Nationaliteten på arbetstagaren saknar dock betydelse. Någon lägsta tidsgräns för utstationering finns inte. För att en arbetstagare ska anses vara utstationerad ska han eller hon dock under en begränsad tid utföra arbete här. Vad som avses med arbete under en begränsad tid avgörs ytterst av EU-domstolen. I samband med införandet av utstationeringslagen uttalade regeringen dock att om arbete mer stadigvarande är förlagt till Sverige och anknytningen hit dominerar, bör man kunna utgå från att det är svensk arbetsrättslig lagstiftning i sin helhet som ska tillämpas (prop. 1998/99:90 s. 17 f.). Samma princip bör gälla för förare.

När det avslutningsvis gäller *Polismyndighetens* och *Tullverkets* farhågor om svårigheten att bedöma en förares påstående om att han eller hon är egenföretagare kan det å ena sidan konstateras att sådana per definition inte omfattas av några utstationeringsregler. Å andra sidan är farhågan grundad i vad som kan antas vara ett praktiskt problem. Direktivet om utstationering av förare innehåller ingen reglering av detta förhållande men heller inga förbud mot en sådan. Promemorian saknar förslag om detta och det finns därför inget beredningsunderlag för ett lagförslag som i så fall skulle innebära åligganden för enskilda egenföretagare. Det kan dock finnas skäl att återkomma till denna fråga.

6.5 Utstationering föreligger när inrikestransporter utförs av utlandsetablerade transportföretag

Regeringens förslag: Utstationering ska föreligga när en arbetsgivare sänder en förare, som vanligtvis arbetar i ett annat land, till Sverige för att åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige under en begränsad tid utföra

- en gods- eller persontransport där all lastning och lossning av gods eller all på- och avstigning av passagerare sker i Sverige, eller
- en persontransport där både på- och avstigning av passagerare sker i Sverige i samband med internationell linjetrafik.

Ett anställningsförhållande ska råda mellan arbetsgivaren och föraren under utstationeringstiden.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens. I promemorian finns ett alternativt förslag som enbart omfattar cabotage-transporter i tjänsteavtalsfallet.

Remissinstanserna: *Arbetsdomstolen* är inte fullständigt övertygad om att huvudförslaget fullt ut överensstämmer med EU-regleringen och förordar det alternativa förslaget. *Lunds universitet (juridiska fakultetsstyrelsen)* anser att huvudförslaget, som ger mer lättillgängliga och tydligare regler och som inte förefaller oproportionerligt, bör införas före det alternativa förslaget. Enligt *Sveriges advokatsamfund* framstår det som tillräckligt om utstationering anses vara för handen först efter det att föraren befunnit sig i Sverige ett visst antal dagar. *Arbetsmiljöverket* menar att förslaget är helt avgörande för tillämpningen av reglerna om sanktionsavgift och beställansvar, varför det är väsentligt att bestämmelsen får en tydlig utformning. Det är positivt att bestämmelsen tar sikte på inrikestransporter i stället för att uttrycket cabotage-transporter används men det bör förtydligas att regleringen inte innebär att andra situationer inte omfattas av utstationeringsreglerna. Slutligen menar verket att bestämmelsen även bör hänvisa till 4 § tredje stycket för att undvika den felaktiga tolkningen att nu aktuella situationer inte skulle anses utgöra utstationering enligt det stycket. *Svenska Transportarbetareförbundet*, *Seko* och *Kommunal* framhåller vikten av att vägtransportdelen i en kombinerad transport följer cabotagereglererna och att vägtransporten i Sverige omfattas av utstationeringsreglerna. *Transportstyrelsen* och *Tullverket* uttrycker osäkerhet om hur förslaget ska förstås i fråga om vilka transporter som omfattas. Transportstyrelsen anser därför att alternativet är av större intresse.

Skälen för regeringens förslag

Det bör införas en uttrycklig bestämmelse om att utstationering föreligger i vissa fall

Utstationeringsdirektivet eller utstationeringslagen uppställer inte någon lägsta tidsgräns för när en utstationering ska anses föreligga. Mot bakgrund av att arbetskraften inom vägtransportsektorn är mycket rörlig har det dock funnits osäkerhet i fråga om hur regelverket ska tillämpas på förare och transportföretag. I detta sammanhang kan det noteras att i det förslag som låg till grund för direktivet om utstationering av förare angavs en viss kortaste utstationeringsperiod vars underskridande innebar att värdmedlemsstatens regler om minimilön och om betald årlig semester inte skulle tillämpas på en förare som utförde internationella vägtransporter. Denna tidsgräns gällde dock inte för cabotage-transporter. I fråga om sådana transporter angav Europeiska kommissionen i redogörelsen för förslaget att värdmedlemsstatens villkor skulle tillämpas på förarna, oberoende av frekvensen och varaktigheten av cabotage-transporterna (COM(2017) 278 final).

EU-domstolen och direktivet om utstationering av förare slår dock fast att det som avgör om en förare ska anses som utstationerad eller inte är transporttjänstens anknytning till det land där transporten utförs. EU-

lagstiftaren har genom direktivet avvisat förslaget att det för internationella vägtransporter skulle införas en tidsgräns för när utstationering ska anses föreligga. I fråga om cabotagetransporter finns också en uttrycklig bestämmelse att en förare som utför sådana transporter ska anses vara utstationerad (artikel 1.7). Det står därmed klart att det enligt direktivet innebär att en utstationering ska anses föreligga när ett transportföretag sänder sin förare till ett annat land för att utföra cabotagetransporter där, även när den tid som föraren tillbringar i värdlandet är kortvarig.

Mot bakgrund av att det förekommit osäkerhet i fråga om tillämpningen av utstationeringsreglerna på förare i vägtransportsektorn finns anledning att uttryckligen förtydliga regelverket. För att avgöra om en förare är utstationerad skiljer direktivet på olika typer av transporter och klargör alltså bl.a. att utförande av cabotagetransporter innebär utstationering. Det finns därför starka skäl att genomföra direktivet i denna del. Det bör inte införas någon tidsgräns under vilken utstationering inte skulle anses föreligga i sådana fall.

Regleringen bör ta sikte på inrikestransporter

Att i en reglering som ska klargöra när utstationering ska anses föreligga hänvisa till termen cabotagetransporter är dock förenat med flera nackdelar. Bestämmelserna om cabotage reglerar marknadstillträdet och innebär att ett transportföretag som är etablerat i ett land tillfälligt får utföra inrikestransporter i ett annat land. Utförs sådana transporter under en längre tid eller till ett större antal än tillåtet, kan det ifrågasättas om de i strikt mening alltså utgör cabotagetransporter. Om en bestämmelse hänvisar till uttrycket cabotagetransporter, kan det därför uppstå oklarheter i fråga om huruvida inrikestransporter i Sverige som utförs i strid med reglerna om cabotage omfattas eller inte. Här kan det också anmärkas att direktivet hänvisar till EU-rättsliga regler för marknadstillträde för att avgöra om en förare ska anses vara utstationerad. Utstationeringslagens tillämpningsområde är dock inte begränsat till länder inom EU utan gäller för alla arbetsgivare som är etablerade utanför Sverige. Enligt direktivet får transportföretag etablerade i en icke-medlemsstat heller inte behandlas förmånligare än företag som är etablerade i en medlemsstat. Även av detta skäl är det olämpligt att använda sig av termer som avser EU-interna marknadstillträdesregleringar. Mot den bakgrunden är det lämpligare att i stället ange att utstationering föreligger vid transporter inom Sveriges gränser som utförs av transportföretag som är etablerade i andra länder. På så sätt blir det också tydligt att eventuella överträdelser av reglerna om marknadstillträde inte påverkar bedömningen av om föraren är att betrakta som utstationerad eller inte. En förare bör alltså kunna anses vara utstationerad även om reglerna för cabotage överträds i något avseende.

En annan fördel med en sådan reglering är att även inrikes kombinerade transporter utförda av utlandsetablerade transportföretag omfattas. I skälen till direktivet anges att kopplingen till värdmedlemsstatens territorium är tillräckligt stark när det gäller cabotagetransporter, eftersom hela transporten äger rum i värdmedlemsstaten. Detsamma kan dock gälla vid kombinerade transporter. Även här anges det i skälen att när vägtransportsträckan i en kombinerad transport utförs inom värdmedlemsstaten finns

en tillräcklig koppling till den medlemsstaten (skäl 12). Sådana transporter skiljer sig i flera avseenden inte åt från cabotagetransporter. I bägge fallen handlar det om förare som utför snarlika eller identiska tjänster helt och hållet inom Sveriges gränser. Kopplingen till Sverige är lika stark oavsett vilket av dessa två marknadstillträden som åberopas. I likhet med *Svenska Transportarbetareförbundet*, *Seko* och *Kommunal* anser regeringen därför att det saknas skäl att göra skillnad mellan dessa två transporttjänster i fråga om när en förare ska anses vara utstationerad.

När det kommer till inrikestransporter utförda inom Sveriges gränser är anknytningen alltså tillräckligt stark för att föraren ska anses vara utstationerad. De transporter som avses kan vara antingen gods- eller persontransporter. I fråga om godstransporter avses situationer där all lastning och lossning av godset sker inom Sveriges gränser. Motsvarande bör gälla vid persontransporter, dvs. att all på- och avstigning av passagerare sker inom Sveriges gränser. I fråga om persontransporter bör, för att inbegripa alla slag av cabotage enligt bussförordningen, även situationer där både på- och avstigning av passagerare sker inom Sveriges gränser i samband med internationell linjetrafik omfattas (jfr artikel 2.7 i bussförordningen). Med linjetrafik avses enligt bussförordningen persontransporter med buss som sker på regelbundna tider längs bestämda färdvägar, där passagerare får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser.

Utstationering föreligger när transporten utförs åt ett utlandsetablerat transportföretag

Direktivet om utstationering av förare är tillämpligt i tjänsteavtalsfallet (artikel 1.2). En förare som utför transporter åt ett utlandsetablerat transportföretag kan dock vara utstationerad även inom ramen för en koncern eller som uthyrd arbetskraft. En reglering som anger att utstationering föreligger bara i tjänsteavtalsfallet när en förare utför inrikestransporter i Sverige riskerar att bli svår både att förstå och att tillämpa. Ett utlandsetablerat transportföretag har inga lokaler eller verksamhetsställen i Sverige. Vägtransporter skiljer sig till sin natur vidare från arbete inom andra sektorer på så sätt att det inte heller finns ett fast arbetsställe där föraren utför arbetet. Övervakningen av reglerna om utstationering i denna sektor förutsätter därför att kontroller utförs på väg. Tiden för själva kontrollen är också begränsad. I promemorian föreslås att berörda myndigheter i vissa fall ska kunna vidta tvångsåtgärder direkt när regelöverträdelser upptäcks. Som flera remissinstanser är inne på är utstationeringsregelverket komplext. För att myndigheterna ska kunna vidta de avsedda åtgärderna vid vägkontrollen bör det vara så enkelt som möjligt att i samband med en sådan kontroll avgöra om en förare i nu aktuella fall är utstationerad eller inte. En förutsättning för det är att regleringen i fråga, som *Lunds universitet* påpekar, är så lättillgänglig och tydlig som möjligt. En reglering som innebär att utstationering anses föreligga vid de aktuella transporter, oberoende av vilket utstationeringsfall som är aktuellt, är därför att föredra. En sådan reglering bör förenkla även för inblandade förare och företag eftersom en minskad komplexitet i regelverket i sig kan underlätta den fria rörligheten av tjänster.

En reglering om att utstationering föreligger vid de nu aktuella inrikestransporterna innebär att en åtgärd som utgör utstationering bedöms vara för handen. Regeringen gör i avsnitt 6.3 bedömningen att så alltid kommer att vara fallet på vägtransportområdet när en förare utför transporter i Sverige åt ett utlandsetablerat transportföretag, och att några situationer som inte kan anses utgöra utstationering då inte kommer att uppstå. En reglering som klargör detta är motiverad för att underlätta utstationeringsregelverkets tillämpning inom vägtransportområdet. Regeringen bedömer, i likhet med Lunds universitet, att en bestämmelse med detta innehåll inte är oproportionerlig. Mot den bakgrunden bör det av utstationeringslagen uttryckligen framgå att utstationering föreligger när en arbetsgivare sänder en förare till Sverige för att utföra inrikestransporter åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige. Som *Arbetsmiljöverket* anmärker kan en cabotagetransport utföras av ett annat utländskt transportföretag än arbetsgivaren och förutsättningarna för att föraren ska anses vara utstationerad uppfylls även i dessa fall. Bestämmelsen omfattar alltså även sådana situationer. I enlighet med vad som gäller vid andra fall av utstationering ska ett anställningsförhållande råda mellan arbetsgivaren och föraren under utstationeringstiden. Enligt 5 § utstationeringslagen ska en utstationerad arbetstagare vanligen arbeta i ett annat land men under en begränsad tid utföra arbete i Sverige. Som anges i avsnitt 6.4 bör detta gälla även för förare, varför även dessa kriterier bör framgå.

Även andra typer av transporter kan innebära utstationering

Direktivet om utstationering av förare fastställer inte heltäckande regler om när en förare ska anses vara utstationerad. När det gäller de ovan nämnda inrikestransporterna är anknytningen alltid tillräckligt stark för att föraren ska kunna anses vara utstationerad, vilket motiverar en uttrycklig reglering. Den bestämmelse som nu föreslås är dock inte avsedd att vara uttömmande i frågan om när anknytningen till Sverige som värdmedlemsstat är tillräckligt stark för att en utstationeringssituation ska anses föreligga. I fråga om icke-bilaterala internationella transporter anges det i skälen i direktivet att eftersom en sådan transport i sin helhet äger rum utanför det utstationerande företagets etableringsmedlemsstat, är tjänsten kopplad till värdmedlemsstaten snarare än etableringsmedlemsstaten (skäl 13). När en icke-bilateral internationell transport inte omfattas av det undantag som föreslås (se avsnitt 6.6.4) kan alltså utstationering föreligga även vid sådana transporter. Det finns även situationer som direktivet inte alls nämner, nämligen tomtransporter i direkt samband med transporter av gods eller passagerare. För att avgöra om föraren ska anses vara utstationerad vid sådana transporter behöver en individuell bedömning göras av vilken anknytning som finns till Sverige som värdmedlemsstat i det aktuella fallet. I kommande avsnitt behandlas vissa situationer när en förare inte ska anses vara utstationerad. Undantagen gäller enbart i tjänsteavtalsfallen. Utförs en transport av en inhyrd förare eller en förare som är anställd av ett företag inom samma koncern som transportföretaget är undantagen alltså inte tillämpliga och föraren kan därmed vara utstationerad, om tillräcklig anknytning finns.

De bestämmelser som föreslås i lagrådsremissen avser förare som utför yrkesmässiga transporter. Även när det gäller arbetstagare som utför transporter inom ramen för ett företags egen verksamhet, dvs. i ett företags egen regi, måste det göras en bedömning av om utstationeringslagen ska tillämpas.

6.6 Undantag från utstationering

6.6.1 Undantagen gäller i tjänsteavtalsfallet

Regeringens förslag: Utstationering ska inte föreligga i vissa fall när en arbetsgivare för egen räkning och under egen ledning sänder en förare till Sverige enligt avtal som arbetsgivaren har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsten.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag om undantag för transittransporter är dock inte begränsad till tjänsteavtalsfallet.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* menar att det är svårt att utläsa vad som ska gälla vid utstationering inom en koncern eller när föraren är inhyrd.

Skälen för regeringens förslag: I direktivet om utstationering av förare finns bestämmelser om att en förare under vissa förhållanden inte ska anses vara utstationerad. Det gäller vissa fall när föraren utför en transporttjänst som har en nära koppling till transportföretagets etableringsmedlemsstat, trots att den till viss del utförs i ett annat land. Det behöver därför regleras att förare som utför vissa typer av transporter på svenskt territorium ändå inte ska anses vara utstationerade här i landet. Undantagen i direktivet gäller dock endast i tjänsteavtalsfallet, dvs. när transportföretaget är förarens arbetsgivare. De bestämmelser om undantag som nu föreslås bör endast gälla i sådana fall. Undantagen blir därmed inte tillämpliga i andra utstationeringssituationer. För att avgöra om en förare i andra fall än tjänsteavtalsfallet är utstationerad till Sverige eller inte måste alltså en sedvanlig bedömning enligt utstationeringslagen göras.

6.6.2 Transittransporter

Regeringens förslag: Utstationering ska inte föreligga när en förare vid utförandet av en transport passerar genom Sverige utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att undantaget ska gälla när en förare utför transporter åt ett transportföretag etablerat i ett annat land.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har yttrat sig särskilt i frågan.

Skälen för regeringens förslag: För att avgöra i vilket land en förare är verksam utgår direktivet från var lastning och lossning av gods äger rum eller var busspassagerare tas upp och släpps av. Mot den bakgrunden anger direktivet att en internationell transport som är i transit genom en medlemsstats territorium inte ska utgöra en utstationeringssituation

(artikel 1.5). I promemorian föreslås att undantag från utstationering ska gälla om föraren utför en transittransport genom Sverige åt ett transportföretag etablerat i ett annat land. De undantag som regleras i direktivet avser tjänsteavtalsfallet. Undantaget bör därför återspegla detta. När en förare passerar genom Sverige med ett fordon utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare finns det i normalfallet inte någon tjänstemottagare i Sverige. Det kan dock inte uteslutas att det kan uppstå en situation där så kan tänkas vara fallet. Ett undantag som genomför direktivets reglering i denna del bör därför införas.

6.6.3 Bilateral transporter

Regeringens förslag: Utstationering ska inte föreligga när föraren utför bilaterala transporter till eller från Sverige.

Med en bilateral transport avses en gods- eller persontransport mellan transportföretagets etableringsland och ett annat land, där

- lastning av gods eller påstigning av passagerare sker i det ena landet och lossning av gods eller avstigning av passagerare sker i det andra landet, eller
- både på- och avstigning av passagerare sker i transportföretagets etableringsland, när transporten utförs i syfte att genomföra lokala utflykter i ett annat land.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Arbetsdomstolen* är inte övertygad om att tillägget ”utan att under vistelsen i Sverige utföra en transport till eller från Sverige som inte är bilateral” är nödvändigt och att texten under alla förhållanden bör ses över språkligt. *Stockholms universitet (juridiska fakultetsnämnden)* menar att uttrycket bilateral transport framstår som främmande i svensk rätt och att ordet bilateral förefaller missvisande då parterna i ett transportavtal kan vara etablerade i samma land även om transporten äger rum mellan orter i två olika länder. *Transportstyrelsen* anser att definitionen av bilateral transport ska vara att det är en internationell transport.

Skälen för regeringens förslag

Bilateral gods- och persontransporter

Enligt direktivet om utstationering av förare är frågan om en transport har en tillräcklig anknytning till värdlandet eller inte väsentlig för bedömningen av om en utstationeringssituation ska anses råda. Utgångspunkten i direktivet är att när en transport utförs från den medlemsstat där transportföretaget är etablerat till en annan medlemsstat eller ett tredjeland territorium eller tillbaka till etableringsmedlemsstaten har transporttjänsten en så pass nära koppling till etableringsmedlemsstaten att föraren inte ska anses vara utstationerad. En internationell transport som utförs till eller från företagets etableringsland benämns i direktivet bilateral transport. Enligt direktivet avses med en bilateral transport av gods förflyttning av gods på grundval av ett transportavtal, från etableringsmedlemsstaten till en annan medlemsstat eller ett tredjeland,

eller tvärtom (artikel 1.3 andra stycket). Med en bilateral transport vid internationella persontransporter enligt bussförordningen avses att föraren tar upp passagerare i etableringsmedlemsstaten och släpper av dem i en annan medlemsstat eller ett tredjeland, eller det omvända. Sådana transporter kan vara antingen tillfälliga eller i linjetrafik. Även transporter då en förare tar upp och släpper av passagerare i etableringsmedlemsstaten i syfte att utföra lokala utflykter i en annan medlemsstat eller ett tredjeland omfattas (artikel 1.4 andra stycket).

Betydelsen enligt direktivet av bilateral gods- eller persontransport bör komma till uttryck i en definition i utstationeringslagen. Som påpekas av *Stockholms universitet* används ordet bilateral vanligtvis för att beteckna något som inbegriper två parter. I detta fall är syftet att ringa in en viss typ av internationell transport. I brist på ett mer lämpligt uttryck bör dock bilateral transport i detta sammanhang kunna användas för att avgränsa vilka transportupplägg som avses. Uttrycket bilateral transport bör omfatta såväl en bilateral godstransport som en bilateral persontransport. I promemorians förslag anges, i likhet med direktivet, att förflyttningen av gods ska äga rum på grundval av ett transportavtal. Detta återspeglar förutsättningen att det ska vara fråga om en yrkesmässig godstransport. Mot bakgrund av att det klargörs att en förare avser en arbetstagare som utför yrkesmässiga transporter behöver denna förutsättning inte upprepas i definitionen av en bilateral transport. Oaktat detta kan, som *Stockholms universitet* påpekar, parterna i transportavtalet under vissa förhållanden vara etablerade i samma land, t.ex. om transporten förmedlas av en speditör. Det som kännetecknar en bilateral transport är dock att gods eller personer förflyttas mellan två länder och att transportföretaget är etablerat i ett av dessa. Detta framgår av definitionen och något behov av att uttryckligen ange att transporten är internationell torde därför inte finnas. Detta förändras inte av att en bilateral persontransport kan innefatta en utflykt i ett annat land än etableringslandet där passagerarna bara tillfälligt kliver av fordonet i det andra landet. Med beaktande av att aktuella undantag avser transporter som utförs av en förare saknas behov av att i definitionen ange med vilken typ av fordon den bilaterala transporten utförs (jfr avsnitt 6.4).

En förare som utför bilaterala transporter till eller från Sverige ska inte anses vara utstationerad här

Enligt direktivet ska en förare som utför bilaterala transporter av gods eller personer inte anses vara utstationerad (artikel 1.3 första stycket och 1.4 första stycket). Ett undantag som återspeglar att en förare som utför en bilateral vägtransport till eller från Sverige inte ska anses vara utstationerad i Sverige bör därför införas.

Ett fordon transporterar ofta flera kollin av styckegods, som vart och ett kan lastas och lossas i olika länder. Det innebär att en förare med ett fordon kan utföra flera transporter under samma körning. Föraren kan t.ex. lasta fordonet i Italien med gods som under samma resa ska lossas i Tyskland, Sverige och Norge. I skälen i direktivet anges också att ett en förare kan utföra flera bilaterala transporter under en resa. Om transportföretaget är etablerat i Italien, handlar det i exemplet alltså om tre olika bilaterala transporter. En förare bör därmed inte anses vara utstationerad även om

han eller hon utför flera bilaterala transporter samtidigt. Det bör alltså sakna betydelse om föraren vid en bilateral transport till Sverige under samma resa även utför bilaterala transporter till andra länder med samma fordon.

Det nu aktuella undantaget är alltså tänkt att träffa en situation där föraren i Sverige lossar gods eller släpper av passagerare som har lastats respektive klivit på fordonet i transportföretagets etableringsland, eller vice versa. I promemorian framhölls att undantaget endast gäller under förutsättning att föraren inte samtidigt utför en transport till eller från Sverige som inte är bilateral. Regeringen instämmer i denna bedömning men delar *Arbetsdomstolens* synpunkt att det inte är nödvändigt att detta uttryckligen framgår av paragrafen. I direktivet finns dock bestämmelser om att en förare som i samband med att en bilateral transport utförs även utför andra aktiviteter i form av lastning och lossning i de länder som föraren passerar under vissa omständigheter inte ska anses vara utstationerad (artikel 1.3 tredje och fjärde styckena och 1.4 tredje stycket). Dessa situationer behandlas i kommande avsnitt.

Kombinerade transporter med bilaterala vägtransportsträckor

Enligt direktivet ska en förare inte anses vara utstationerad när föraren utför den inledande eller avslutande vägtransporten i en kombinerad transport, om vägtransportsträckan i sig utgörs av en bilateral transport (artikel 1.6). Ett exempel på det skulle kunna vara att ett danskt transportföretag, efter att gods omlastats från en sjöfartstransport till ett vägfordon i Köpenhamn, kör godset till en destination i södra Sverige. Det saknas skäl att reglera denna situation. Det undantag för bilaterala transporter som föreslås täcker även vägsträckor av kombinerade transporter om de i sig utgör bilaterala transporter.

6.6.4 Bilaterala transporter med ytterligare aktiviteter

Regeringens förslag: Utstationering ska inte föreligga när en förare under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren därutöver enbart utför bilaterala transporter. Om det är fråga om en godstransport, föreligger utstationering inte heller när föraren under återresan till etableringslandet lastar gods vid högst två tillfällen och lossar gods vid högst två tillfällen, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet. På- och avstigning av passagerare eller lastning och lossning av gods måste i dessa fall ske i olika länder.

Undantaget gäller endast om fordonet är utrustat med en smart färdskrivare version 2.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Arbetsdomstolen* konstaterar att direktivets reglering om både godstransporter och passagerartransporter genomförs i samma bestämmelse, vilket möjligen gör den något svårläst. *Sveriges advokatsamfund* framhåller att regleringen är komplicerad och framstår

som mycket svår för den enskilde att tillgodogöra sig, särskilt i fråga om vilka förare som inte ska anses utstationerade trots att de i och för sig utför en transport i Sverige.

Skälen för regeringens förslag

Undantag också för icke-bilaterala internationella transporter som utförs i samband med bilaterala transporter

En förare som utför en bilateral transport ska alltså inte anses vara utstationerad. Direktivet anger därutöver att en förare i vissa fall inte ska anses vara utstationerad även om han eller hon utför vissa ytterligare aktiviteter i form av lastning eller lossning av gods eller genom att ta upp eller släppa av passagerare, dvs. utför icke-bilaterala internationella transporter. Detta avser situationer när sådana transporter sker längs vägen till eller från etableringslandet i samband med att en bilateral transport utförs.

Direktivet innehåller i denna del detaljerade bestämmelser om sådana transportupplägg som ska vara undantagna från utstationeringsreglerna. Bestämmelserna innebär att en förare som genomför en resa som påbörjas och avslutas i etableringslandet och som innefattar en eller flera bilaterala transporter både på väg från och tillbaka till etableringslandet inte ska anses utstationerad även om han eller hon, jämte den bilaterala transporten, utför högst en icke-bilateral internationell transport i vardera riktningen. Denna ytterligare transport får endast bestå av en lastning och en lossning av gods alternativt av en påstigning och en avstigning av passagerare. Ett exempel på ett sådant upplägg kan vara att en förare som utför en godstransport för ett italienskt transportföretag mellan Italien och Sverige även lastar gods i Frankrike och lossar det i Sverige, när transporten mellan Frankrike och Sverige är den enda icke-bilaterala transporten som föraren utför under resan som påbörjas i Italien och avslutas i Sverige. Motsvarande gäller för på- och avstigning av passagerare om det är fråga om en persontransport. Däremot omfattas inte en situation när föraren därutöver lastar gods alternativt tar upp passagerare i Belgien för att sedan lossa godset eller släppa av passagerarna i Nederländerna, eftersom lastning och lossning, respektive påstigning och avstigning, i ett sådant fall har skett vid fler tillfällen än vad direktivet medger för att föraren inte ska anses som utstationerad.

När det gäller godstransporter, men inte persontransporter, är undantaget något vidare i sin utformning. Har en bilateral transport från etableringslandet utförts utan att någon icke-bilateral transport samtidigt ägt rum, gäller undantaget även när föraren utför två icke-bilaterala godstransporter på vägen tillbaka till etableringslandet. Det motsatta gäller emellertid inte, vilket innebär att undantaget inte gäller om det sker två icke-bilaterala godstransporter på vägen från etableringslandet.

För att genomföra direktivet i denna del bör det i utstationeringslagen införas bestämmelser om att en förare som utför de aktuella transporterna inte ska anses vara utstationerad. Mot bakgrund av att utstationeringsregelverket syftar till att skydda arbetstagarnas intressen bör undantagen heller inte utformas vidare än vad direktivet kräver. Undantagen behöver därmed utformas i linje med direktivets bestämmelser, samtidigt som de inte bör ge utrymme för tvetydigheter. Därmed motverkas att regleringen blir mer komplicerad än vad som är nödvändigt.

Sammanfattningsvis bör en förare inte anses vara utstationerad i Sverige, om han eller hon under en resa till eller från etableringslandet som innefattar en bilateral transport också lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle. Är det fråga om godstransporter och föraren först har utfört en resa från etableringslandet som enbart består av bilaterala transporter bör föraren under resan tillbaka till etableringslandet dock kunna lasta gods vid högst två tillfällen och lossa gods vid högst två tillfällen, utan att han eller hon ska anses vara utstationerad. På- och avstigning av passagerare eller lastning och lossning av gods måste ske i olika länder.

Undantaget bör dock inte påverkas av om den eller de bilaterala transporter som föraren utför under en aktuell resa lastas och lossas i Sverige eller i något annat land. Sverige bör med andra ord kunna utgöra start- eller slutpunkt för en resa, men start- eller slutpunkten bör även kunna ligga i ett annat land. Som exempel bör undantaget omfatta en situation där en förare i ett italienskt transportföretag först genomför en bilateral transport från Italien till Norge utan att genomföra några icke-bilaterala transporter längs vägen och därefter utför en bilateral transport mellan Norge och Italien och på vägen först utför en icke-bilateral transport mellan Norge och Finland och därefter en icke-bilateral transport mellan Finland och Sverige, förutsatt att fordonet inte är lastat med ytterligare icke-bilaterala transporter.

Undantaget gäller endast om fordonet är utrustat med en smart färdskrivare version 2

I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, i det följande benämnd färdskrivarförordningen, finns regler för s.k. smarta färdskrivare version 2. Sådana färdskrivare ska automatiskt registrera vissa aktiviteter, bl.a. gränspassager, samt ha en funktion för registrering av lastnings- och lossningsaktiviteter. Med den typen av färdskrivare kommer förutsättningarna för kontrollerande myndigheter att avgöra vid vilka tillfällen fordon och förare har passerat gränser och utfört lossnings- och lastningsaktiviteter att underlättas betydligt. Detta kommer att vara av särskild betydelse för att kunna avgöra vilka icke-bilaterala internationella transporter som ska vara undantagna från utstationering. Av det skälet ställer direktivet krav på att en färdskrivare som uppfyller kraven för att utgöra en smart färdskrivare version 2 ska vara installerad i det fordon som används för att undantagen för icke-bilaterala internationella transporter ska kunna gälla. Det nu behandlade undantaget ska alltså gälla endast under denna förutsättning.

Bestämmelsen om att det nu aktuella undantaget endast gäller om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare version 2 ska enligt direktivet träda i kraft den dag då sådana färdskrivare ska monteras i fordon som för första gången registreras i någon medlemsstat inom Europeiska unionen. I sammanhanget kan det dock anmärkas att

manuell registrering av gränspassager ska göras i färdskrivaren redan i dag (artikel 34.6 f och 34.7 i färdskrivarförordningen).

6.7 Kontroll av utstationering inom vägtransportområdet

6.7.1 Särskilda bestämmelser om skyldigheter vid utstationering

Regeringens förslag: Vid utstationering av en förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige ska utstationeringslagens bestämmelser om arbetsgivares anmälningsskyldighet och dokumentationsskyldighet inte gälla. Utstationeringslagens bestämmelser om tjänstemottagares underrättelseskyldighet ska inte heller gälla.

Om transportföretaget är förarens arbetsgivare ska inte heller utstationeringslagens bestämmelser om arbetsgivarens skyldighet att tillhandahålla handlingar och att utse kontaktperson och behörig företrädare gälla.

I dessa fall ska i stället särskilda bestämmelser om administrativa krav och kontrollåtgärder gälla.

Promemorians förslag överensstämmer delvis med regeringens. I promemorians förslag ska de särskilda bestämmelserna gälla all utstationering som utförs av utlandsetablerade transportföretag.

Remissinstanserna: *Arbetsmiljöverket* tillstyrker att alla utstationeringssituationer omfattas av samma administrativa krav och kontrollåtgärder, eftersom det undanröjer bedömningssvårigheter vid vägkontrollerna. Verket anser också att det är olyckligt att utstationering av förare till svenska transportföretag kommer att hanteras på ett annat sätt än utstationering av förare till utlandsetablerade företag. *Svenska Transportarbetarförbundet*, *Seko* och *Kommunal* motsätter sig i ett gemensamt yttrande promemorians huvudförslag om att de nya särskilda bestämmelserna om administrativa krav och åtgärder ska gälla all utstationering av förare för att utföra transporter åt ett utlandsetablerat transportföretag. Förbunden förordar dock att just skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration ska gälla i alla utstationeringssituationer. Förbunden motsätter sig dessutom att kravet på att utse behörig företrädare vid kollektivavtalsförhandlingar ska upphöra att gälla i något utstationeringsfall alls, eftersom det inte bör anses vara ett sådant administrativt krav eller en sådan kontrollåtgärd som avses i direktivet om utstationering av förare. *Sveriges Åkeriföretag* förespråkar att promemorians alternativa förslag genomförs. *ILO-kommittén* menar att frågan om främjande av kollektiva förhandlingar bör analyseras vid valet mellan promemorians huvudförslag och alternativa förslag.

Skälen för regeringens förslag: Tillämpningsdirektivet reglerar vilka administrativa krav och kontrollåtgärder som medlemsstaterna får införa för att kontrollera att utstationeringsreglerna följs. Direktivet ger medlemsstaterna stor frihet att avgöra vilka slags skyldigheter som åläggs

arbetsgivare som utstationerar arbetskraft. Direktivet om utstationering av förare innebär dock att endast vissa specificerade krav och åtgärder får tillämpas. Sammanfattningsvis får medlemsstaterna införa en skyldighet för vägtransportföretag att lämna in en utstationeringsdeklaration till den behöriga myndigheten i värdmedlemsstaten (artikel 1.11 a). Vidare får det införas en skyldighet för transportföretaget att säkerställa att viss dokumentation ska kunna tillhandahållas vid en vägkontroll och en skyldighet för transportföretaget att på begäran tillhandahålla viss ytterligare dokumentation efter utstationeringsperioden (artikel 1.11 b och 1.11 c). Därutöver ställer direktivet krav på att regler om sanktioner ska fastställas för överträdelse av dessa skyldigheter (artikel 5). De särskilda bestämmelser om administrativa krav och kontrollåtgärder som föreslås tas upp nedan i avsnitt 6.7.2–6.7.6.

Direktivet om utstationering av förare innebär vidare att medlemsstaternas begränsningar i fråga om att införa regler om anmälan och kontroll inskränks till utstationering av förare i tjänsteavtalsfallet. Förare som utstationeras inom en koncern eller som uthyrd arbetskraft omfattas däremot som utgångspunkt av de befintliga reglerna om utstationering. I promemorian beskrivs vissa av den avgränsningens brister i praktiskt hänseende för inblandade aktörer, se även avsnitt 6.5. I promemorian föreslås därför i förenklande syfte att de särskilda bestämmelserna ska tillämpas på alla utstationeringssituationer när det är fråga om förare som utför transporter åt transportföretag som är etablerade i utlandet, dvs. även när det är fråga om utstationering inom en koncern eller genom uthyrning av arbetskraft.

Utstationering inom vägtransportområdet kommer främst att kunna kontrolleras i samband med vägkontroller, eftersom berörda vägtransportföretag vanligen saknar fasta arbetsställen i Sverige. En förutsättning för att de myndigheter som utför vägkontroller ska kunna utföra utstationeringskontroller på ett effektivt sätt är att de vid vägganten kan bedöma om en utstationeringssituation föreligger och om så är fallet fatta vissa beslut, t.ex. beslut om förskott för sanktionsavgift. Det uppkommer tydliga fördelar om kontrolltjänstemännen vid en vägkontroll inte behöver avgöra om en förare är utstationerad enligt tjänsteavtalsfallet eller enligt någon av de andra utstationeringssituationerna. De kan i stället fokusera på om det är frågan om en utstationering vid inrikes yrkesmässiga transporter som utförs av utlandsetablerade transportföretag.

Svenska Transportarbetareförbundet, Seko och Kommunal har kritiserat promemorians förslag i denna del. Det kan konstateras att promemorians förslag innebär vissa inskränkningar i de administrativa krav och kontrollåtgärder som nu gäller enligt utstationeringslagen och som inte krävs enligt direktivet om utstationering av förare. Det skulle t.ex. få till följd att bestämmelserna om arbetsgivarnas skyldigheter att tillhandahålla arbetstagarorganisationer vissa dokument samt att utse kontaktpersoner och förhandlare på plats i Sverige inte skulle gälla. Regeringen anser att detta så långt det är möjligt bör undvikas och konstaterar att det endast är i tjänsteavtalsfallet, dvs. när transportföretaget är förarens arbetsgivare, som direktivet förhindrar att andra regler än de särskilda bestämmelserna om administrativa krav och åtgärder ska gälla.

Tjänsteavtalsfallet innebär per definition att transportföretaget och arbetsgivaren är samma företag. När arbetstagararen utstationeras inom en

koncern eller som uthyrd arbetskraft är det tvärtom så att den utstationerande arbetsgivaren aldrig är samma företag som det transportföretag som utför aktuella transporter. Med andra ord skulle en åtskillnad kunna göras mellan transportföretag som är, respektive inte är, förarens arbetsgivare. Promemorians förslag bör därför justeras efter dessa utgångspunkter.

Svenska Transportarbetareförbundet, Seko och Kommunal motsätter sig dessutom särskilt att 45 § utstationeringslagen ska upphöra att gälla i något utstationeringsfall. I den paragrafen finns krav på att en arbetsgivare på begäran av en svensk arbetstagarorganisation ska utse en företrädare som har behörighet att för arbetsgivarens räkning förhandla om och sluta kollektivavtal. Direktivet om utstationering av förare nämner dock inte detta särskilt i fråga om förare som utstationeras i tjänsteavtalsfallet, jfr artikel 9.1 f i tillämpningsdirektivet och artikel 1.11 i direktivet om utstationering av förare, och 45 § bör därför inte gälla i dessa fall. Kravet på att en utstationeringsdeklaration ska innehålla kontaktuppgifter till arbetsgivare och transportföretag bör åtminstone delvis kunna kompensera för detta. Om antalet deklarerade utstationeringar blir fler tack vare de regler som föreslås, kommer ändå arbetstagarorganisationernas förutsättningar att komma i kontakt med berörda arbetsgivare sammantaget att bli bättre.

Utstationeringslagens ordinarie bestämmelser om krav på arbetsgivare att lämna information till tjänstemottagare om att en anmälan om utstationering har gjorts och tjänstemottagares skyldighet att anmäla utevaro av sådan information kommer dock inte att gälla i något fall av utstationering genom utländska transportföretag (29–31 §§). De bestämmelser om beställaransvar som föreslås bedöms nämligen kunna bli minst lika verkningfulla. En annan fördel med att samma regler gäller för alla som beställer transporter av utlandsetablerade transportföretag är att beställarledet inte behöver reda ut frågan om vilket slag av utstationeringssituation som råder.

Det förekommer att en utländsk arbetsgivare utstationerar förare till ett svenskt vägtransportföretag enligt koncernfallet eller uthyrningsfallet. Föraren utför då transporter för ett svenskt företag. I dessa fall är alltså förslaget till 5 b § utstationeringslagen inte tillämpligt, eftersom transportföretaget är etablerat i Sverige. Det kan också förekomma att en arbetstagarorganisation utstationeras till Sverige för att utföra transporter i ett företags egen regi. Det kan då t.ex. vara fråga om ett möbelföretag som utför sina egna transporter.

I de nyss beskrivna fallen är skälen för att införa harmoniserade särskilda administrativa krav och kontrollåtgärder inte särskilt starka eftersom de lättnader de innebär främst syftar till att inte ställa utländska vägtransportföretag, av vilka de flesta är små, inför oproportionella administrativa hinder. Detta skäl gör sig inte gällande om vägtransportföretaget är etablerat i Sverige. När en förare utstationeras enligt koncernfallet eller uthyrningsfallet till ett svenskt transportföretag eller när en arbetstagarorganisation utstationeras till Sverige för att utföra transporter i ett företags egen regi kommer alltså utstationeringslagens ordinarie bestämmelser även i fortsättningen att tillämpas.

Arbetsmiljöverket invänder mot att utstationering av förare till svenska transportföretag hanteras på ett annat sätt än utstationering av förare till

utlandsetablerade företag. Utstationering till svenska transportföretag får anses ha större likheter med utstationering inom andra sektorer än utstationering genom utlandsetablerade transportföretag. När en förare är utstationerad till ett svenskt transportföretag finns de möjligheter till återkommande inspektionsbesök i företagets lokaler som gäller för arbetsmarknaden i övrigt men som saknas för utlandsetablerade transportföretag. Det får också anses mer ändamålsenligt att även i fortsättningen låta svenska transportföretag omfattas av bestämmelserna om tjänstemottagare (30 och 31 §§) än ett sådant beställaransvar som behandlas i avsnitt 6.7.6.

6.7.2 Utstationeringsdeklaration

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

Om förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i en utstationeringsdeklaration, ska arbetsgivaren omgående anmäla de ändrade uppgifterna till Arbetsmiljöverket.

Regeringen ska få meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om inlämning av deklarationen och anmälan om ändrade uppgifter.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag saknar dock en möjlighet för regeringen att delegera rätten att meddela föreskrifter.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* menar att reglerna blir svårtolkade, eftersom ansvaret omväxlande läggs på arbetsgivare eller transportföretag som i många fall är olika företag. Det kommer att försvåra kontakten mellan parterna när arbetsgivaren ska lämna deklarationen men när det är transportföretaget som ska ansvara för sanktionerna. *Transportstyrelsen* undrar också hur rapporteringen ska gå till när IMI inte används och om inte bemyndigandet även borde omfatta den myndighet som regeringen bestämmer. *Svenska Transportarbetareförbundet*, *Seko* och *Kommunal* förordar att skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration ska gälla i alla utstationeringssituationer, oavsett om promemorians huvudförslag eller alternativa förslag genomförs.

Skälen för regeringens förslag

Utstationeringsdeklaration

Kravet i utstationeringslagen på att en arbetsgivare som utstationerar arbetstagare till Sverige ska anmäla det senast när utstationeringen påbörjas infördes 2013. Regeringen anförde i det sammanhanget att den såg ett behov av att arbetstagarorganisationer och berörda myndigheter får kännedom om att en utländsk arbetsgivare utstationerar arbetstagare i Sverige. Det handlade enligt regeringen både om att få reglerna i

utstationeringslagen att fungera i praktiken och om att Sverige ska kunna uppfylla sina skyldigheter enligt utstationeringsdirektivet, genom att ge arbetstagarorganisationerna och myndigheterna en reell möjlighet att kontakta utstationerande arbetsgivare, se propositionen Anmälnings-skyldighet vid utstationering (prop. 2012/13:71 s. 27 f.).

I vägtransportsammanhang är det Arbetsmiljöverket som utövar tillsyn över arbetsmiljölagstiftningen och Transportstyrelsen som utövar tillsyn över att lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete följs. Även andra myndigheter, som Polismyndigheten, Skatteverket och Kronofogdemyndigheten, kan i sin verksamhet ha intresse av att kunna komma i kontakt med utländska arbetsgivare som bedriver verksamhet här.

Enligt direktivet om utstationering av förare får medlemsstaterna införa en skyldighet för vägtransportföretag att lämna in en utstationeringsdeklaration till de nationella behöriga myndigheterna i en medlemsstat till vilken föraren är utstationerad senast vid utstationeringens början (artikel 1.11 a). Ett krav på att lämna en utstationeringsdeklaration kommer huvudsakligen att fylla samma syften som den befintliga ordningen med krav på anmälan om utstationering. Det bör därför införas en sådan skyldighet. Denna bör gälla oavsett vilken utstationeringssituation som föreligger. Det innebär att kravet bör gälla även för arbetsgivare som utstationerar förare till ett utländskt transportföretag inom en koncern eller genom uthyrning. Skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration bör med andra ord gälla för samtliga arbetsgivare som utstationerar en förare till Sverige för att utföra en transport åt ett transportföretag som är etablerat i utlandet. Skyldigheten att lämna en utstationeringsdeklaration bör alltså gälla även om arbetsgivaren är ett annat företag än transportföretaget. Den föreslagna lydelsen bör därför utformas med hänsyn till detta. När det gäller *Transportstyrelsens* farhågor kan det konstateras att reglerna behöver utformas så att de fångar upp de olika transportupplägg som förekommer på marknaden. Farhågorna om kontaktsvårigheter torde vara överdrivna. Kontakter måste ändå upprättas i samband med att beställningar läggs och accepteras.

Enligt utstationeringslagen ska en arbetsgivare som har anmält en utstationering också omgående anmäla om förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som anmälts. Även i fråga om utstationeringsdeklarationer bör det införas ett motsvarande krav (jfr artikel 1.12 i direktivet).

Mottagare av utstationeringsdeklarationer

I Arbetsmiljöverkets nuvarande uppdrag ingår att stå som mottagare av anmälningar om utstationering. Skillnaderna mellan den gällande ordningen för anmälningar om utstationering och den som ska gälla för utstationeringsdeklarationen är i realiteten små. Den viktigaste skillnaden består i på vilket sätt en anmälan respektive en deklaration ska lämnas in. För att minska vägtransportföretagens administrativa börda föreskriver direktivet om utstationering av förare att en utstationeringsdeklaration ska lämnas in via informationssystemet för den inre marknaden (IMI). IMI är ett kommunikationsverktyg för administrativt samarbete mellan behöriga myndigheter i medlemsstaterna. För att underlätta för såväl vägtransportföretagen som myndigheterna har Europeiska kommissionen utvecklat en

teknisk lösning som gör det möjligt för företagen att skicka in utstationeringsdeklarationen genom användning av ett flerspråkigt gränssnitt kopplat till IMI.

Arbetsmiljöverket är förbindelsekontor för utstationeringsfrågor och tillhandahåller information om arbets- och anställningsvillkor som kan bli tillämpliga vid utstationering till Sverige. I det ingår att hjälpa till med information om kontaktfunktioner hos arbetstagar- och arbetsgivarorganisationer samt information om relevanta kollektivavtalsvillkor. Detta gäller även i fråga om de särskilda reglerna för utstationering av förare (se avsnitt 6.4). Mot den bakgrunden och att myndigheten är mottagare av anmälningar om utstationering är det lämpligt att Arbetsmiljöverket blir mottagare av utstationeringsdeklarationer.

Deklarationerna kommer att innehålla personuppgifter i form av grundläggande uppgifter om förarens identitet och kontaktuppgifter till den trafikansvarige eller annan kontaktperson för företaget. Det innebär att deklARATIONERNA ALLTSÅ I HUVUDSÅK KOMMER ATT INNEHÅLLA SAMMA UPPGIFTER SOM DEN ANMÄLAN OM UTSTATIONERING SOM ENLIGT DAGENS REGLER SKA GES IN TILL ARBETSMILJÖVERKET. En bedömning måste dock göras om den nu aktuella personuppgiftsbehandlingen är förenlig med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning), i det följande benämnd EU:s dataskyddsförordning. När det gäller den rättsliga grunden för personuppgiftsbehandlingen kan det konstateras att skyldigheten för arbetsgivaren att ge in deklARATIONEN UTGÖR EN RÄTTSLIG FÖRPLIKTELSE ENLIGT ARTIKEL 6.1 c I EU:S DATASKYDDSFÖRORDNING OCH SKYLDIGHETEN BLIR, OM DE NU AKTUELLA FÖRSLAGEN ANTAS, FASTSTÄLLD I NATIONELL RÄTT I ENLIGHET MED ARTIKEL 6.3 I FÖRORDNINGEN. Arbetsmiljöverket ansvarar bl.a. för frågor om arbetsmiljö och utstationering och utövar tillsyn över att arbetsmiljölagstiftningen följs (se bl.a. förordningen [2007:913] med instruktion för Arbetsmiljöverket). Uppgifterna från deklARATIONEN ANVÄNDS I ARBETSMILJÖVERKETS TILLSYN ÖVER ATT ARBETSMILJÖREGLERNA FÖLJS NÄR DET GÄLLER UTSTATIONERADE ARBETSTAGARE. Behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse enligt artikel 6.1 e i EU:s dataskyddsförordning och uppgiften är fastställd i nationell rätt. Syftet med deklARATIONEN ÄR ATT SÄKERSTÄLLA ATT REGLERNA I UTSTATIONERINGSLAGEN FÖLJS OCH ATT SKYDDA DE UTSTATIONERADE ARBETSTAGARNA. Intrånget i den personliga integriteten som behandlingen av uppgifterna i deklARATIONEN INNEBÄR BEDÖMS VARA BEGRÄNSAT OCH FÅR ANSES UPPVÄGAS AV DET BERÄTTIGADE INTRESSE SOM FINNS I FRÅGA OM ATT SÄKERSTÄLLA ATT REGELVERKET FÖLJS OCH ATT ARBETSMILJÖN FÖR UTSTATIONERADE FÖRARE KAN KONTROLLERAS. Den personuppgiftsbehandling som aktualiseras i detta avseende får därmed anses vara proportionerlig.

Rätt att meddela föreskrifter

I likhet med vad som är fallet för en sådan anmälan om utstationering som ska göras enligt de ordinarie utstationeringsreglerna bör bestämmelserna om utstationeringsdeklarationens närmare innehåll placeras på lägre normgivningsnivå än lag. I utstationeringslagen har regeringen bemyndigats att meddela föreskrifter om innehållet i en anmälan om utstation-

ering. Ett motsvarande bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om utstationeringsdeklarationer bör därför införas.

Utstationeringsdeklarationen ska alltså lämnas genom det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI. För det fall gränssnittet för IMI inte tillåter inmatning av särskilda uppgifter för en arbetsgivare som inte också är transportföretaget, kommer arbetsgivaren att vara hänvisad till att lämna utstationeringsdeklarationen direkt till Arbetsmiljöverket. Bestämmelser om på vilket sätt sådana deklarerationer ska ges in och ändrade uppgifter anmälas bör kunna föreskrivas på lägre normgivningsnivå än lag eller förordning. Tillfälliga tekniska problem kan medföra liknande behov. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför bemyndigas att meddela sådana föreskrifter.

6.7.3 Skyldighet att ge in dokumentation efter en utstationering

Regeringens förslag: En arbetsgivare som ska ge in en utstationeringsdeklaration ska efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in kopior av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt bevis om utförda transporter och färdskrivardata. Skyldigheten ska fullgöras inom åtta veckor från det att begäran framställdes.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om inlämning och uppdatering av dokumentation.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska Transportarbetareförbundet, Seko* och *Kommunal* efterlyser en reglering av utstationeringsperiodens upphörande. Eftersom dokumentationen kan krävas först efter periodens slut kan det gå mycket lång tid, ibland till och med år, innan de kan begäras, vilket motverkar regelns syfte. Exempelvis kan vissa krav på ersättningar preskriberas. *Sveriges advokatsamfund* ifrågasätter nödvändigheten av och proportionaliteten i personuppgiftsbehandlingen.

Skälen för regeringens förslag: En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal med en svensk arbetstagarorganisation ska enligt 22 § utstationeringslagen på begäran av organisationen tillhandahålla viss information. Informationen avser handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt en översättning av handlingarna till svenska eller engelska, om handlingarna är skrivna på något annat språk.

Det finns ingen motsvarighet till detta i de krav som medlemsstaterna får ställa enligt direktivet om utstationering av förare. Däremot får medlemsstaterna kräva att transportföretaget på begäran av en behörig myndighet i värdmedlemsstaten ska lämna in viss dokumentation efter en utstationeringsperiod (artikel 1.11 c). Direktivet förutsätter alltså att dokumentationen lämnas in till en myndighet. Därefter kan uppgifter komma att lämnas vidare till arbetsmarknadens parter (se artikel 1.13). Det kan avse kopior av de handlingar som kan krävas vid en vägkontroll, dvs. bevis om vilka slag av transporter en förare utfört och färdskrivardata. Men

medlemsstaten kan också kräva att dokumentation om lön, anställningsavtal eller likvärdig handling, tidsrapporter och betalningsbevis lämnas in. Denna dokumentation motsvarar i stort sett de handlingar som ska lämnas enligt utstationeringslagens ordinarie regler.

De nu aktuella uppgifterna kan behövas både för att bedöma om en utstationering har ägt rum, och om en sanktionsavgift ska påföras, och för att kontrollera att en arbetsgivare tillämpat de villkor som en utstationerad förare har rätt till. Uppgifterna kan därför behövas såväl hos handläggande myndigheter som hos arbetstagarorganisationerna. Det bör därför införas en skyldighet för arbetsgivaren att efter utstationeringsperioden på begäran tillhandahålla den dokumentation som anges ovan. Arbetsmiljöverket är förbindelsekontor och tar emot utstationeringsdeklarationer och bör därmed vara den myndighet som vid behov framställer begäran till arbetsgivaren att ge in den aktuella dokumentationen. Arbetsmiljöverket kan ges i uppgift skicka en sådan begäran till arbetsgivaren om en arbetstagarorganisation begär att få ta del av dokumentationen i fråga. Någon möjlighet att kräva att arbetsgivaren ska tillhandahålla översättningar av de aktuella handlingarna finns dock inte.

Svenska Transportarbetareförbundet, Seko och Kommunal efterlyser en reglering av utstationeringsperiodens upphörande eller tidigarelagd dokumentationsskyldighet. Det kan dock konstateras att direktivet om utstationering av förare saknar sådana regler om tidigarelagd dokumentationsskyldighet.

Den dokumentation som arbetsgivaren ska vara skyldig att lämna in kommer att innehålla personuppgifter. Det rör sig om uppgifter om föraren, dennes lön och andra villkor samt under vilka perioder föraren befunnit sig i Sverige och vilka transporter som då har utförts. Regeringen har tidigare bedömt att skyldigheten i 22 § utstationeringslagen för en arbetsgivare att tillhandahålla handlingar med liknande innehåll är förenlig med dataskyddsregleringen, se propositionen Nya utstationeringsregler (prop. 2016/17:107 s. 97 f.) och propositionen Mer likabehandling och ett stärkt skydd vid utstationering (prop. 2019/20:150 s. 95 f.). I fråga om den rättsliga grunden för den nu aktuella behandlingen kan det konstateras att den skyldighet för arbetsgivaren att tillhandahålla dokumentationen som föreslås kommer att utgöra en rättslig förpliktelse enligt artikel 6.1 c i EU:s dataskyddsförordning som fastställs i nationell rätt i enlighet med artikel 6.3 i förordningen. Arbetsmiljöverket kommer vidare att vara den myndighet som ska ta emot handlingarna, vilket utgör en uppgift av allmänt intresse enligt artikel 6.1 e i EU:s dataskyddsförordning och som genom förslaget fastställs i nationell rätt. *Sveriges advokatsamfund* ifrågasätter nödvändigheten av och proportionaliteten i behandlingen. Regeringen vill här framhålla att syftet med den aktuella behandlingen är att skydda de utstationerade förarna och i förekommande fall ge arbetstagarorganisationerna möjlighet att säkerställa att föraren får avtalsenlig lön och andra villkor. En skyldighet att ge in aktuella handlingar får anses vara nödvändigt för att uppnå detta syfte. Även om den personuppgiftsbehandling som detta innebär i viss utsträckning kan innebära ett intrång i den enskildes integritet uppvägs intrånget av det berättigade intresse som finns i fråga om att säkerställa att de rättigheter som följer av utstationeringsregleringen följs. Den aktuella personuppgiftsbehandlingen är därmed proportionerlig.

Enligt direktivet ska dokumentationen skickas via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI senast åtta veckor från dagen för begäran. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om inlämning och uppdatering av den dokumentationen.

6.7.4 Skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll

Regeringens förslag: 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,
- bevis om de transporter som har betydelse för bedömningen av utstationeringsfrågan, och
- färdskrivardata.

En förare som utför en transport där han eller hon enligt vissa bestämmelser inte anses vara utstationerad ska för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll visa upp bevis om transporterna och färdskrivardata.

Regeringen eller den myndighet regeringens bestämmer ska få meddela ytterligare föreskrifter om den aktuella dokumentationen.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag saknar dock en möjlighet för regeringen att delegera möjligheten att meddela föreskrifter.

Remissinstanserna: *Polismyndigheten* menar att reglerna om utstationering är komplexa och befarar därför svårigheter att vid en vägkontroll avgöra om utstationering föreligger. Om en utstationeringsdeklaration saknas och en bedömning behöver göras av om utstationering föreligger kan den enskilda kontrollen fördröjas flera timmar, vilket kommer påverka antalet kontroller som kan genomföras under ett arbetspass.

Skälen för regeringens förslag

Utstationeringsdeklaration vid vägkontroll

Medlemsstaterna får införa en skyldighet för transportföretaget att säkerställa att föraren i pappersform eller elektronisk form har tillgång till, och en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll kunna tillhandahålla en kopia av utstationeringsdeklarationen, bevis om de transporter föraren utför och färdskrivardata (artikel 1.11 b). För att kontroller på väg av utstationering ska kunna utföras bör det införas en sådan skyldighet.

Krav på att visa upp dokumentation kan införas både som en skyldighet för transportföretaget att säkerställa att föraren har tillgång till den aktuella dokumentationen och som en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid en vägkontroll tillhandahålla denna. Eftersom tillsynsobjektet är transportföretaget snarare än föraren bör något eget ansvar för föraren inte införas. Liksom i fråga om andra bestämmelser där föremålet för

regler och tillsyn är transportföretaget, bör föraren ses som en representant för företaget. För det fall företaget försett föraren med handlingar som föraren ändå väljer att inte visa upp vid en vägkontroll bör det betraktas som en intern fråga för företaget.

En kopia av en utstationeringsdeklaration och bevis om transporter ska få visas upp såväl i pappersform som i elektronisk form. Det finns därför goda möjligheter för transportföretaget att säkerställa att sådan dokumentation visas upp vid en vägkontroll. Skyldigheten att visa upp denna bör därför gälla för transportföretaget. En sådan reglering motsvarar också vad som t.ex. gäller i fråga om uppvisande av bevis om cabotagetransporter. Den föreslagna ordningen medför också att föraren uppmärksammas på att han eller hon är utstationerad och har rätt till de arbets- och anställningsvillkor som gäller i värdlandet. Utöver att underlätta kontrollerna på väg bidrar kravet alltså även till att stärka det sociala skyddet för förarna.

Det kan finnas anledning att införa ytterligare bestämmelser i fråga om uppvisande av en kopia av utstationeringsdeklarationen vid en vägkontroll, t.ex. i fråga om utformningen av kopian och om hur tillförlitligheten i uppvisad dokumentation ska säkerställas. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör därför bemyndigas att meddela sådana föreskrifter. De svårigheter som *Polismyndigheten* lyfter fram kan man försöka motverka i sådana mera detaljerade föreskrifter. Det är viktigt att kontrollerna är proportionerliga och att myndigheten som utför kontrollerna ges förutsättningar för att effektivt kunna genomföra kontrollerna.

En arbetsgivare ska lämna in en utstationeringsdeklaration, om föraren ska utföra transporter åt ett transportföretag som inte är etablerat i Sverige. Om föraren är utstationerad enligt tjänsteavtalsfallet, kommer arbetsgivaren att vara samma företag som transportföretaget. Om föraren i stället är utstationerad inom en koncern eller som utlyrd arbetskraft är transportföretag som utför transporten inte arbetsgivare och är därför inte den som har skyldigheten att lämna in en utstationeringsdeklaration. Även i dessa fall bör det dock vara transportföretaget som ska säkerställa att föraren kan visa upp en kopia av deklarationen vid en vägkontroll. Det är nämligen transportföretaget som i de fallen råder över vilken förare som ska utföra den aktuella transporten och det är därmed företaget som har bäst förutsättningar att säkerställa att en kopia av utstationeringsdeklarationen visas upp.

Om transportföretaget inte är det företag som har lämnat in deklarationen till Arbetsmiljöverket, behöver företaget få en kopia av denna från arbetsgivaren. Detta liknar i viss utsträckning kravet på att arbetsgivaren ska lämna dokumentation till tjänstemottagaren om att en anmälan om utstationering har gjorts (jfr 30 §). Skillnaden är att det är transportföretaget, dvs. tjänstemottagaren, som behöver säkerställa att en kopia av utstationeringsdeklarationen erhålls från arbetsgivaren. Mot bakgrund av att de nu aktuella situationerna, som alltså bara kan inträffa när föraren är utstationerad inom en koncern eller som utlyrd arbetskraft, inte omfattas av de begränsningar som gäller enligt direktivet om utstationering av förare finns inga hinder mot en reglering som innebär att det ska vara transportföretaget som ska säkerställa att föraren kan visa upp en kopia av deklarationen. I sammanhanget kan det påpekas att det kommer att vara

transportföretaget, inte arbetsgivaren, som innehar de bevis om transporter som utförs och som ska visas upp vid kontrollen.

Fraktsedlar och färdskrivardata vid vägkontroll

Vilket slag av transport en förare utför kommer att vara viktiga fakta för att avgöra om en utstationerings-situation råder. Av det skälet kan det förutses att olika former av frakthandlingar kommer att vara viktiga för de bedömningar som ska göras. När det gäller bevis på vilket slag av transport en förare utför anger direktivet elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8.3 i godsförordningen som exempel.

I ett fordon's färdskrivare finns information som kan ge ytterligare underlag till att bedöma transportens karaktär och om en utstationerings-situation råder. Redan i dag gäller att en registrering alltid ska ske av i vilket land ett fordon befinner sig i samband med dygnsvila och när fordonet passerat en gräns. I den senaste generationens färdskrivare, den så kallade smarta färdskrivaren, gäller att ett fordon's position ska registreras automatiskt var tredje timme under sammanlagd körtid. I nästa generations smarta färdskrivare – smart färdskrivare version 2 – kommer alla gränspassager att registreras automatiskt. Färdskrivardata kan alltså användas för att verifiera att uppgifterna i utstationeringsdeklarationer och frakthandlingar stämmer i fråga om när fordon och förare har passerat landsgränser men också var och när lastningar och lossningar har ägt rum.

Uppgifter från färdskrivaren med information om var ett fordon befunnit sig vid olika tidpunkter kommer tillsammans med information från fraktsedlar eller andra transporthandlingar att utgöra viktiga underlag i kontrollen av utstationering inom vägtransportområdet. De ska därför omfattas av den nu aktuella skyldigheten att visa upp handlingar.

Skyldighet att tillhandahålla bevis om transporter och färdskrivardata gäller även om föraren inte anses vara utstationerad

I syfte att fastställa om en förare inte ska anses vara utstationerad, enligt undantagen för transitttransporter, bilaterala transporter och vissa tilläggs-transporter, får en medlemsstat införa en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla bevis på relevanta internationella transporter och färdskrivardata. Detta får dock endast införas i syfte att just kontrollera om föraren är utstationerad eller inte (artikel 1.11 c). För att kunna kontrollera huruvida en förare ska anses vara undantagen från utstationering bör därför en skyldighet att visa upp bevis om transporter och färdskrivardata gälla även i sådana fall.

Det kan finnas skäl för att meddela ytterligare föreskrifter, t.ex. i fråga om vilka bevis om transporter som ska kunna visas upp. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör därför även av detta skäl bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om tillhandahållande av dokumentation vid vägkontroller.

6.7.5 Sanktionsavgift

Regeringens förslag: En sanktionsavgift ska tas ut om transportföretag har överträtt bestämmelsen om att en förare på begäran ska visa upp en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen.

Sanktionsavgiften ska tas ut även om överträdelsen inte skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Avgiften ska få sättas ned helt eller delvis om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgiften. En sanktionsavgift ska tillfalla staten.

När ett beslut om sanktionsavgift har fått laga kraft ska det få verkställas enligt utsökningsbalken.

Regeringen ska få meddela ytterligare föreskrifter om sanktionsavgift.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* menar att det mer tydligt bör framgå att en kopia av utstationeringsdeklarationen ska saknas. Om avsikten är att icke-bilaterala transporter ska kunna medföra en sanktionsavgift bör det enligt Transportstyrelsen framgå av författningstexten. Lydelsen av bestämmelsen om nedsättning av sanktionsavgift motsvarar inte vad gäller inom vägtransportområdet, och myndighetens prövning kommer därför att skilja sig från vad den är van vid. *Lunds universitet (juridiska fakultetsstyrelsen)* menar att nedsättning av avgift främst bör kunna komma i fråga i situationer då en tillfredsställande kontroll kunnat genomföras trots att deklaration saknas. *Transportföretagen* och *Transportindustriförbundet* tillstyrker en sanktionsavgift under strikt ansvar under förutsättning att IMI fungerar väl och görs användarvänligt.

Skälen för regeringens förslag

Sanktionsavgift bör påföras när en kopia av utstationeringsdeklarationen inte kan visas upp vid en vägkontroll

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas enligt artikel 1 i direktivet om utstationering av förare och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande (artikel 5.2). För att se till att skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration följs bör det införas ändamålsenliga sanktionsmöjligheter.

I fråga om vilket slag av sanktion som är lämplig kan det konstateras att sanktionsavgifter redan påförs vid överträdelser av vissa regler på yrkestrafikområdet. Det gäller t.ex. vid överträdelser av bestämmelserna om cabotage transporter och kör- och vilotider, se 5 a § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och 9 kap. 7 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Även vid överträdelser av de administrativa bestämmelser som gäller enligt de ordinarie utstationeringsreglerna påförs sanktionsavgifter. En sanktionsavgift ska tas ut bl.a. om en arbetsgivare inte har anmält en utstationering till Arbetsmiljöverket (37 § utstationeringslagen).

När det föreslogs att sanktionsavgift skulle tas ut om en utstationering inte anmäls framförde regeringen att bedömningen av om en arbetsgivare har fullgjort sin skyldighet att anmäla en utstationering är av okomplicerat slag. Regeringen menade att det lätt kan fastställas om arbetsgivaren har anmält utstationeringen och att det inte krävs något föreläggande eller förbud för att konstatera om arbetsgivaren har överträtt sina skyldigheter. Det framhölls även att det är en fördel att en sanktionsavgift kan riktas mot en juridisk person, eftersom en utredning för att identifiera en arbetsgivaren ansvarig fysisk person då kan undvikas (prop. 2012/13:71 s. 44).

När regeringen föreslog en övergång till sanktionsavgifter i stället för böter vid cabotageöverträdelser var huvudsyftet att öka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken och på så sätt uppnå en mer rättvis och effektiv konkurrens på marknaden för godstransporter. Regeringen framhöll vikten av att säkerställa att reglerna om cabotagetransporter på väg följs för att på så sätt förbättra möjligheterna för en öppen och väl fungerande transportmarknad som leder till ökad handel mellan medlemsländerna. Ett tungt vägande skäl för en övergång till sanktionsavgift i stället för böter var enligt regeringen att sanktionsavgift ansågs vara ett effektivt styrmedel mot överträdelser som begås i näringsverksamhet, se propositionen Sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransport på väg (prop. 2013/14:234 s. 8 f.).

De skäl som regeringen angav när sanktionsavgifter infördes i de ovan nämnda fallen är giltiga även i det nu aktuella sammanhanget. För att kontrollera att skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration följs kommer myndigheterna i nu aktuella fall i huvudsak att vara hänvisade till sådana kontroller som utförs på väg. Vägtransportföretag ska vid en vägkontroll vara skyldiga att säkerställa att föraren vid en sådan kontroll visar upp en kopia av utstationeringsdeklarationen. För att säkerställa att utstationeringar faktiskt anmäls bör en sanktionsavgift kunna påföras om den skyldigheten inte uppfylls.

För att ett system med sanktionsavgifter i de situationer som nu är i fråga ska bli effektivt krävs att ansvaret är strikt. För att en konstruktion med strikt ansvar ska vara försvarbar från rättssäkerhetssynpunkt bör det finnas ett starkt stöd för en presumtion att överträdelser på området inte kan ske på annat sätt än som en följd av uppsåt eller oaktsamhet. Denna förutsättning är uppfylld i fråga om en underlåtenhet att visa upp en kopia av utstationeringsdeklarationen. I likhet med vad som är fallet vid påförande av sanktionsavgift enligt de ordinarie utstationeringsreglerna och enligt de ovan nämnda reglerna på yrkestrafikområdet bör alltså ansvaret även i detta fall vara strikt.

Transportstyrelsen menar att det mer tydligt bör framgå att en kopia av utstationeringsdeklarationen ska saknas. Vad som sanktioneras är dock att transportföretaget inte säkerställt att föraren vid en vägkontroll på begäran visar upp en kopia av den inlämnade deklarationen för en kontrolltjänsteman. Om detta beror på att det inte lämnats någon deklaration, den till följd av glömska inte medförts eller om föraren av någon anledning väljer att inte visa upp den, spelar alltså ingen roll.

När det gäller Transportstyrelsens fråga om huruvida icke-bilaterala transporter ska omfattas så kan det konstateras att utstationering av förare genom utlandsetablerade företag kan föreligga även vid sidan av sådana situationer som avses i förslaget till 5 b §. Av skälen i direktivet om

utstationering av förare framgår att utstationeringsreglerna bör vara tillämpliga i fråga om icke-bilaterala internationella transporter. Transportstyrelsens framhåller sin ovana vid att handlägga frågor om utstationering. Det kan dock konstateras att det nu rör sig om en mycket specifik del av all utstationering där andra myndigheter än Arbetsmiljöverket har viktig sakkunskap. Området blir för övrigt delvis nytt oavsett vilken myndighet som tilldelas uppgiften att fatta beslut.

Sanktionsavgifternas nivå

Enligt direktivet om utstationering av förare ska sanktionerna vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Det råder stora skillnader i lönenivå för förare i olika länder och svenska löner ligger högt i en sådan jämförelse. Det gör att det för många arbetsgivare finns stora ekonomiska vinster att göra på att inte betala ut löner enligt svenska kollektivavtal.

Det får anses vara ett viktigt led i att anpassa löner till svenska förhållanden och åstadkomma bättre sociala villkor för förare som utstationeras till Sverige att arbetsgivare som utstationerar förare till Sverige lämnar in deklARATIONER om utstationering. Det ökar möjligheterna för arbetstagarorganisationerna att komma i kontakt med arbetsgivare och inleda förhandlingar om att teckna kollektivavtal. Även de olika myndigheter som ska tilldelas uppgifter som rör det nu aktuella regelverket kommer att ha ett intresse av att kunna komma i kontakt med arbetsgivaren. Att en utstationering anmäls genom en utstationeringsdeklaration bedöms därför vara en viktig del i dessa aktörers möjlighet att säkerställa att arbets- och anställningsvillkor följs för förare som utstationeras hit från utlandet. Mot den bakgrunden är det väsentligt att nivån på en sanktionsavgift är tillräckligt hög för att vara avskräckande.

Bestämmelsen om att sanktionsavgifter ska påföras transportföretaget vid överträdelser av skyldigheten att visa upp en kopia av utstationeringsdeklarationen bör framgå av lag. I likhet med regleringen av sanktionsavgifter på andra håll inom yrkestrafikområdet bör dock ytterligare bestämmelser om sanktionsavgifter, bl.a. avgifternas storlek, kunna slås fast på lägre normgivningsnivå än lag. Ett bemyndigande till regeringen att meddela ytterligare föreskrifter om sanktionsavgifter bör därför införas.

Nedsättning och verkställighet

Om det framkommer omständigheter i handläggningen av ärendet om sanktionsavgift som innebär att överträdelsen bedöms som ringa eller ursäktlig eller om det annars med hänsyn till omständigheterna skulle vara oskäligt att ta ut sanktionsavgiften, bör avgiften få sättas ned helt eller delvis. Det kan, liksom *Lunds universitet* tar upp, röra sig om fall då en tillfredsställande kontroll kunnat genomföras trots att deklARATION saknas. Sanktionsavgifter bör tillfalla staten. Promemorians förslag om en särskild paragraf med bl.a. denna innebörd bör dock ersättas med en bestämmelse om att 38 § utstationeringslagen ska tillämpas i fråga om sanktionsavgifter.

Om sanktionsavgiften påförs transportföretaget men inbetalning inte sker, bör beslutet om sanktionsavgift kunna verkställas när det fått laga kraft. Beslutet bör alltså gälla som en exekutionstitel.

Frakthandlingar och färdskrivardata

Utöver en kopia av utstationeringsdeklarationen ska även bevis om de transporter som utförs och färdskrivardata visas upp vid en vägkontroll. I fråga om denna dokumentation föreslås inga särskilda sanktioner eftersom det är handlingar som enligt andra regelverk ändå måste visas upp vid en kontroll. För det fall den aktuella dokumentationen inte visas upp vid en vägkontroll kan det påverka bedömningen av om en utstationerings-situation anses råda eller om transporten är undantagen från utstationering. Om en förare ska undantas från utstationering, t.ex. när han eller hon utför en bilateral transport, bör färdskrivardata och frakthandlingar som visar att det är fråga om en sådan transport kunna visas upp.

6.7.6 Beställaransvar

Regeringens förslag: Om ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utför en transport med en utstationerad förare utan att en utstationeringsdeklaration lämnats in, ska den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten dömas till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon

– vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skäligen anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att en utstationeringsdeklaration inte lämnats in eller skulle lämnas in, eller

– av transportföretaget beställt en inrikestransport som omfattas av det föreslagna förtydligandet om när utstationering ska anses föreligga och uppsåtligen eller av oaktksamhet inte senast en dag efter det att transporten har utförts underrättat Arbetsmiljöverket om utstationeringen.

Ansvar ska inte dömas ut om beställaren gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att vid en inrikestransport, som omfattas av det föreslagna förtydligandet om när utstationering föreligger, kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas in.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag innehåller dock en formulering som innebär att beställaren ska kunna visa att han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras samtidigt som den i ett visst fall inte anger något subjektivt rekvisit.

Remissinstanserna: *Arbetsmiljöverket* noterar att förslaget synes utgå från att beställaren kommer att utföra sin undersökning genom att vända sig till arbetsgivaren eller transportföretaget men menar att det sannolikt också kommer att komma många förfrågningar till verket. Verket framhåller att det inte finns någon automatiserad lösning för att hantera sådana förfrågningar. Det kommer sannolikt också att bli fråga om en stor mängd underrättelser om utstationering som inte har deklarerats. Eftersom Arbetsmiljöverket inte utför några kontroller och inte beslutar om sanktionsavgift anser verket att det skulle vara bättre om beställarens underrättelser i stället lämnades till Transportstyrelsen. *Helsingborgs tingsrätt* menar att förslaget innebär att det krävs uppsåt för den som beställt transporten och att bevisbördan i vissa fall läggs på den enskilde utan att

det avsteget från straffrättsliga principer motiveras. *Åklagarmyndigheten* avstyrker en straffbestämmelse och förordar en sanktionsavgift eftersom grundöverträdelsen sanktioneras med en sanktionsavgift. Effektiviteten och rättssäkerheten gynnas av att sanktionerna samlas på så få myndigheter som möjligt. *Ekobrottsmyndigheten* och *Polismyndigheten* framför samma önskemål. *Transportstyrelsen* menar att ”arbetsdag” är att föredra framför ”dag” och efterlyser förtydliganden av hur beställaren ska kunna visa att man gjort vad som skäligen kan begäras. *Transportföretagen* och *Transportindustriförbundet* anser att beställaransvaret är alltför otydligt. *Transportindustriförbundet* reser samma frågor som *Transportföretagen*. *Näringslivets Transportråd* önskar också ett förtydligande av vad som i promemorian avses med ”i alla led” och hur en transportköpare ska kunna bevisa att undersökningsplikten är fullgjord. *Blomsterbranschens riksorganisation* påpekar i fråga om småföretag att beställarna till en lastbil kan vara så många som 50 stycken och att de flesta av dessa kommer att vara omedvetna om sitt beställaransvar.

Skälen för regeringens förslag

Utstationeringslagen och direktivet om utstationering av förare

Enligt utstationeringslagen ska en arbetsgivare till en utstationerad arbetstagar lämna dokumentation till den som tar emot tjänsterna i Sverige och som visar att en anmälan om utstationering har gjorts (30 §). Om en mottagare av en tjänst som inbegriper utstationering inte får sådan dokumentation, ska denne underrätta Arbetsmiljöverket om det senast tre dagar efter det att arbetet har påbörjats (31 §). Om tjänstemottagaren inte lämnar en sådan underrättelse, ska en sanktionsavgift tas ut (37 § första stycket 2).

Något krav på att det transportföretag som utstationerar en förare enligt tjänsteavtalsfallet ska tillhandahålla tjänstemottagaren dokumentation kan dock inte ställas enligt direktivet om utstationering av förare. Mot den bakgrunden ska inte de bestämmelserna i utstationeringslagen gälla när en förare utstationeras till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag etablerat i ett annat land. Direktivet ställer dock krav på medlemsstaterna att fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer för bristande efterlevnad av nationella bestämmelser om utstationering inom vägtransportsektorn, om de känt till eller borde ha känt till att de transporttjänster som de beställt medfört överträdelse (artikel 5.1). Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande. Direktivet kräver med andra ord att medlemsstaterna ska ställa krav även på dem som drar nytta av det arbete som utförs av utstationerade förare.

Beställaransvaret inom yrkestrafiken

Yrkestrafiklagen och förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) innehåller straffrättsliga regler om beställaransvar. I fråga om yrkestrafiklagen innebär reglerna att om yrkesmässig trafik har bedrivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon

1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades, eller
2. beställt transporten av trafikotövaren och uppsåtligt eller av oakt-samhet inte kontrollerat innehavet av tillstånd vid tidpunkten för transporten på ett sätt som skäligen kan begäras.

Förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) innehåller liknande bestämmelser i fråga om cabotagettransporter. Detta innebär alltså att inte bara den som har utfört en olaglig transport kan hållas ansvarig för detta, utan även den som beställt transporten i fråga.

Beställansvar vid utstationering

Mot bakgrund av kravet i artikel 5.1 i direktivet om utstationering av förare bör det införas ett beställansvar även i fråga om utstationering inom vägtransportsektorn. Bestämmelserna om anmälningsskyldighet i utstationeringslagen syftar till att öka incitamentet att anmäla utstationeringar. För att skapa ett sådant incitament även i fråga om utstationeringar som omfattas av de särskilda reglerna på vägtransportområdet är det lämpligt att också koppla ansvaret för beställaren till kravet på att ge in en utstationeringsdeklaration. Att öka incitamenten att ge in en deklaration bör leda till att fler utstationerade förare registreras och att arbetstagarorganisationerna därmed får tillgång till uppgifter som möjliggör en bättre övervakning av löne- och anställningsvillkor för dessa förare. Även svenska myndigheters kontakter med utländska arbetsgivare underlättas om de uppgifter som Arbetsmiljöverket registrerar ger en mer korrekt bild av de utstationeringar av förare som faktiskt sker.

Arbetsmiljöverket förutspår att det kommer att få många förfrågningar och underrättelser. Verket ifrågasätter därför, sett i belysning av att det inte ska utföra kontroller eller besluta om sanktioner, om det ska vara mottagare av underrättelser från transportköpare att utstationeringsdeklarationer inte har lämnats. Verket bör dock i linje med sin roll som mottagare av utstationeringsdeklarationerna tilldelas denna uppgift, se avsnitt 6.7.3.

Ansvar i alla led

I likhet med vad som är fallet för beställansvaret på yrkestrafikområdet får det anses vara väsentligt att förmå dem som köper transporttjänster att anlita företag som följer reglerna på området. I likhet med beställansvaret på yrkestrafikområdet bör regleringen därför utformas så att ansvaret omfattar alla beställare i en kedja, oaktat om transporten har beställts direkt av transportföretaget eller genom någon form av mellanhand, jfr 5 kap. 2 § 2 yrkestrafiklagen.

I förhållande till beställansvaret på yrkestrafikområdet finns dock vissa skillnader. I fråga om utstationering kan det antas vara svårare för en beställare att ta reda på de relevanta faktiska omständigheterna vid det tillfälle då en transport beställs. Det kan till exempel vara fråga om att en transport beställs en tid innan en berörd förare anländer till Sverige, dvs. innan en utstationering inleds. Vidare kan det vara så att ett transportföretag först i ett sent skede fördelar en körning till en specifik förare. Det

kan alltså vara så att det först i samband med att transporten inleds står klart om den förare som ska utföra en – eventuellt sedan länge – beställd transport utstationeras eller inte. Mot denna bakgrund bör ett beställansvar i fråga om utstationering utformas så att det träffar den som vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att arbetsgivaren inte lämnat eller haft för avsikt att lämna en utstationeringsdeklaration. Detta bör gälla vare sig beställaren avtalar om en transport direkt med det transportföretag som utför transporten eller om beställningen går via en mellanhand.

Ansvaret bör kunna utformas med viss ledning av 5 kap. 2 § 1 yrkestrafiklagen. Det bör därför gälla i fall där ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utför en transport med en utstationerad förare utan att en utstationeringsdeklaration lämnats in. Den som i ett sådant fall yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten bör dömas till ansvar för om denne vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att en utstationeringsdeklaration inte lämnats in eller skulle lämnas in.

Transportföretagen och *Transportindustriförbundet* reser ett antal frågor om ansvarets närmare omfattning. Är det tillräckligt att beställaren frågar transportören om en utstationeringsdeklaration lämnats och får ett bekräftande svar eller krävs det mer konkreta bevis? Vad ska gälla i fall där avtalet sluts bara några timmar före transporten? Gäller ansvaret endast cabotagetransporter eller omfattas andra utstationeringsfall? Innebär förhållandet att beställansvaret gäller ”i alla led” att flera aktörer kan hållas ansvariga för alla andra aktörers agerande i en kedja där transportörer anlitar andra transportörer att faktiskt utföra transporten? Remissinstanserna menar att det inte är rimligt att beställaren ansvarar för hela kedjan, eftersom denne inte alltid vet vem som slutligen utför transporten.

Frågan om vilket slag av bevisning som ska krävas kan påverkas av många olika faktorer, både praktiska och tekniska, och överlämnas därför lämpligen till rättstillämpningen. En allmän utgångspunkt bör dock vara att korta tidsmarginaler bör medföra sänkta krav på bevisningen. Någon undersökningsplikt bör inte gälla i de nu aktuella fallen, jfr dock följande avsnitt. Den avgörande tidpunkten för att avgöra om förutsättningarna för straffansvar föreligger är när beställningen görs, oavsett om den görs kort tid före själva transporten. Ansvaret är inte avgränsat till just cabotagetransporter utan omfattar alla transporter som utstationerade förare utför åt utlandsetablerade transportföretag.

Förslaget tar mycket riktigt sikte på samtliga beställare, dvs. på alla led i en beställningskedja. När motsvarande ansvar i yrkestrafiklagen utvidgades i detta hänseende menade Lagrådet att om avtal slutits i flera led är det inte förenligt med kravet på rättssäkerhet att hålla en beställare högre upp i avtalskedjan straffrättsligt ansvarig för ett händelseförlopp som denne inte kan kontrollera. På Lagrådets inrådan förtydligades därför att ansvaret är knutet till tidpunkten för beställningen. Det är alltså bara för en beställare som vid tidpunkten för beställningen känner till eller har skälig anledning att anta att en transportör senare i en kedja inte fullgjort sina skyldigheter som ansvar kan komma i fråga. Detsamma bör gälla för det

nu aktuella förslaget. Eventuell vetskap eller misstanke hos beställaren som uppkommer därefter bör alltså inte inverka på straffansvaret.

Beställare som ingår avtal med trafikutövare

Inom yrkestrafikområdet finns en skyldighet för den som beställer en transport av trafikutövaren, dvs. den som ingår avtalet med det transportföretag som faktiskt utför transporten, att kontrollera att transporten sker med stöd av rätt tillstånd, se 5 kap. 2 § 2 yrkestrafiklagen. Även i fråga om utstationeringar är det värdefullt om den som ingår ett avtal med den som faktiskt utför transporten aktivt kontrollerar om en utstationeringsdeklaration lämnas. Att införa ett sådant krav skulle sannolikt leda till att utstationerande arbetsgivare och transportföretag i större utsträckning skulle få frågor från beställare om huruvida de förare som utför transporterna är utstationerade eller inte. Transportföretag och arbetsgivare skulle sannolikt också få uppmaningar av beställarna att i förekommande fall ge in utstationeringsdeklarationer.

Mot den bakgrunden bör ett ansvar att kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas till Arbetsmiljöverket utformas så att beställaren ska kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnats in först efter det att en transport utförts. Det är nämligen först då som det står helt klart vilken förare som utfört transporten och om en utstationeringsdeklaration ska ha lämnats in till Arbetsmiljöverket. Om det visar sig att det varit fråga om en utstationering som inte deklarerats till Arbetsmiljöverket, ska beställaren vara skyldig att underrätta Arbetsmiljöverket om det. En beställare ska därmed kunna undgå ansvar för att ha beställt en transport som utförts av en utstationerad förare som inte har deklarerats till Arbetsmiljöverket, om beställaren informerar verket om en sådan utstationering.

En beställare bör dock kunna undgå ett sådant ansvar som nu föreslås om beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas in. Detta kan till exempel ske genom att beställaren förhör sig hos sin avtalsmotpart, dvs. transportföretaget, om huruvida den eller de förare som kan komma i fråga för en transport kommer att vara utstationerade och om så är fallet be om någon form av försäkran om att utstationeringsdeklarationer kommer att ges in. Om det efteråt visar sig att arbetsgivaren ändå inte lämnat in en deklARATION samtidigt som beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som rimligen kan krävas för att undersöka sakförhållandena vid beställningstillfället, bör beställaren inte hållas ansvarig och inte heller vara skyldig att underrätta Arbetsmiljöverket. En förutsättning för att undgå ansvar bör dock vara att beställaren vid tidpunkten för beställningen faktiskt inte kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att arbetsgivaren inte lämnat eller haft för avsikt att lämna en utstationeringsdeklaration.

Transportföretagen och *Transportindustriförbundet* reser ett antal frågor om ansvarets närmare omfattning. Hur ska en beställare kunna visa hur undersökningsplikten fullgjorts? Är en muntlig förfrågan hos transportföretaget tillräcklig eller måste svaret dokumenteras skriftligt och hur ska det hinnas med om transporten ska utföras tätt inpå beställningen?

Måste en förfrågan göras inför varje enskild transport? Kan man använda sig av avtalsklausuler om att motparten åtar sig att följa gällande regler? Remissinstanserna menar att undersökningsplikten endast bör avse den som sluter avtal med den som faktiskt utför transporten.

När den nu gällande undersökningsplikten i yrkestrafiklagen infördes 2018 uttalade regeringen bl.a. följande i propositionen Beställansvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209 s. 23):

Som nämnts ovan innebär undersökningsplikten enligt regeringens mening att beställaren innan en transport påbörjas ska kontrollera tillståndsinnehavet. Den information som en beställare hämtar in är emellertid en färskvara, vilket innebär att en genomförd undersökning inte gäller för all framtid. Den som sporadiskt beställer transporter bör vid varje enskilt tillfälle undersöka att trafikutövaren har ett giltigt trafiktillstånd. Enligt bedömningen i rapporten är det emellertid inte rimligt att beställaren ska kontrollera tillståndsinnehavet inför varje enskild transport, om det mellan parterna finns ett etablerat avtalsförhållande enligt vilket transporter sker kontinuerligt och frekvent. Sådana situationer är vanligt förekommande på godstransportmarknaden och i kollektivtrafiksammanhang men t.ex. också när ett företag tecknat avtal med ett taxitrafikföretag om utförande av taxitransporter. I vissa situationer kan det även behöva beaktas vem som är beställare. En person anställd i ett företag som i tjänsten beställer en taxiresa åt sig själv skulle kunna anses som en yrkesmässig beställare. Det kan i ett sådant fall ifrågasättas om det är skäligt att begära av denne att kontrollera om företaget har taxitrafiktillstånd. Situationen är dock en annan om samma taxiresa beställs av personal på ett resebolag eller ett hotell som inom ramen för sin verksamhet erbjuder en sådan service. Regeringen anser att undersökningsplikten, så som Transportstyrelsen föreslagit, bör förenas med en skälighetsbedömning. Vad som skäligen kan begäras av beställaren får bedömas med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. Denna ventil från kravet på att kontrollera tillståndsinnehavet bör dock enligt regeringens uppfattning tillämpas restriktivt.

Uttalandena har relevans även för det nu aktuella förslaget. Bedömningen kommer alltså att behöva göras med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. Frågor om hur ofta en förfrågan behöver göras och om svaret behöver dokumenteras skriftligt i varje enskilt fall kommer bland annat att vara beroende av hur nära i tiden beställningen ligger i förhållande till själva transporten. Korta tidsmarginaler innebär att nivån för vad som skäligen kan begäras sänks. Detsamma gäller om beställaren och transportören har en sedan tidigare beställningar väl etablerad relation. I den mån informationen inhämtats från Arbetsmiljöverket bör ingen dokumentation behöva bevaras. Avsikten är inte att friskrivningsklausuler ska kunna godtas som tillvägagångssätt. Det bör också understrykas att undersökningsplikten bara gäller den som beställt en transport av transportföretaget. Undersökningsplikten gäller alltså inte senare led som kan uppkomma i en beställarkedja. Även förhållanden som *Blomsterbranschens riksorganisation* för fram om att den beställning som görs utgör en mycket liten del av fordonets kapacitet bör kunna medföra att nivån för vad som skäligen kan begäras sänks.

Regeringen delar *Helsingborgs tingsrätts* uppfattning att förslaget kan anses innebära att bevisbördan läggs på den enskilde utan att det avsteget från straffrättsliga principer kan motiveras. Detta bör föranleda en justering av förslaget. Transportföretagen och Transportindustriförbundet menar att uppgifterna i utstationeringsregistret måste vara offentliga för att undersökningsplikten ska kunna utföras. Uppgifterna i registret är redan i dag offentliga. När det sedan gäller tingsrättens påpekande om det subjektiva rekvisitet bör förslaget förtydligas så att det framgår att det ska krävas uppsåt eller oaktsamhet för att straffansvar ska komma i fråga. Detta följer även yrkestrafiklagens motsvarande bestämmelse.

Undersökningsskyldigheten ska bara gälla i fråga om inrikestransporter

En fråga är om det är rimligt att kräva av en beställare att han eller hon ska kunna avgöra om den transport som beställs kan antas innefatta en utstationeringssituation. Gränsdragningen mellan de förare som ska och inte ska undantas från utstationering i vissa situationer kommer att vara komplicerad. Av det skälet bör en undersökningsplikt inskränkas till beställningar av sådana inrikestransporter som är utförda av utlandsetablerade transportföretag där utstationering ska anses föreligga. På så sätt kommer det att vara förhållandevis enkelt för den beställare som ingår avtalet med transportföretaget att veta eller åtminstone ha starka skäl att misstänka att en utstationeringssituation kommer att föreligga. I praktiken kommer sannolikheten för att en förare är utstationerad givet dessa omständigheter att vara hög.

Ansvar bör vara straffrättsligt och träffa den som yrkesmässigt beställt transporten

Några remissinstanser, t.ex. *Åklagarmyndigheten* och *Polismyndigheten*, förordar en sanktionsavgift i stället för ett straffrättsligt ansvar. Beställaransvar finns i yrkestrafiklagen, taxitrafiklagen och förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Frågan om s.k. sanktionsväxling för beställaransvar på yrkestrafikområdet har nyligen utretts i utredningen *Kontroller på väg* (SOU 2021:31). Utredningen menar att en sanktionsväxling inte är lämplig och framförde olika skäl till detta, bl.a. svårigheter med att verkställa sanktionsavgifter i andra länder och att beställaren inte finns med vid kontrollen vid vägkanten och därför inte kan påföras förskott. Dessa skäl gäller även i detta sammanhang.

På de skäl som utredningen framför bör ett straffrättsligt ansvar gälla vid överträdelse av bestämmelserna även i förevarande sammanhang. Samma straffsats som gäller enligt yrkestrafiklagen får anses vara lämpligt även i nu aktuella fall. Det innebär att den som döms till ansvar bör dömas till böter eller fängelse i högst ett år. I likhet med beställaransvaren på yrkestrafikområdet bör vidare enbart den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt en transport omfattas av ansvaret.

Om tjänstemottagare och beställare

Den underrättelseskyldighet som följer av 30 § utstationeringslagen avser den som är tjänstemottagare. Som framgår av förarbetena till den paragrafen kan en tjänstemottagare vara den som ingår ett avtal direkt med

en arbetsgivare om en tjänst. En tjänstemottagare kan dock även vara det företag som tar emot en arbetstagare inom en koncern eller det användarföretag som är etablerat eller bedriver verksamhet i Sverige och som tar emot en arbetstagare. Underrättelseskyldigheten gäller alltså mottagaren av tjänsten i alla tre typer av utstationering som omfattas av utstationeringslagen (prop. 2019/20:150 s. 121).

Det är viktigt att understryka att de beställare som kan hållas ansvariga enligt de förslag som lämnas inte alltid kommer att vara tjänstemottagare enligt ovan. I tjänsteavtalsfallet kommer beställaren även att vara tjänstemottagare. I det fallet kommer transportföretaget att vara både arbetsgivaren och den part som sluter avtal om en transport, t.ex. med en speditör. Men även när en förare utstationeras till ett utlandsetablerat transportföretag inom en koncern eller som uthyrd arbetskraft kommer den som beställer en transport av ett transportföretag att omfattas av det föreslagna beställaransvaret, trots att det då inte kommer att handla om ett avtal med förarens arbetsgivare. Något beställaransvar för det utlandsetablerade transportföretag som använder en utstationerad förare från samma koncern eller som hyr in en förare från ett bemanningsföretag föreslås inte. Enligt förslaget har dock transportföretaget en skyldighet att visa upp kopia av utstationeringsdeklarationen vid en vägkontroll. Det transportföretag som inte visar upp en sådan kopia ska påföras en sanktionsavgift.

6.7.7 Proportionalitetsbedömning enligt tillämpningsdirektivet

Regeringens bedömning: De administrativa bestämmelserna för utstationeringssituationer som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktivet om utstationering av förare är proportionerliga och därmed förenliga med tillämpningsdirektivet.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Enligt *Sveriges advokatsamfund* saknas en analys av varför utstationeringsreglerna behöver utvidgas och samfundet menar därför att det inte bör införas regler som går utöver vad som krävs enligt EU-rätten. *Kommerskollegium* påpekar att i den mån man väljer att gå längre än direktivet bör det motiveras EU-rättsligt. *Lunds universitet (juridiska fakultetsstyrelsen)* anser att förslagen är proportionerliga vid tillämpning av artikel 9.1 i tillämpningsdirektivet.

Skälen för regeringens bedömning: De bestämmelser om anmälan och kontroll av utstationering som föreslås ovan ges i vissa avseenden en vidare tillämpning än vad som följer av direktivet om utstationering av förare. Direktivet reglerar utstationering enligt tjänsteavtalsfallet. De förslag som lämnas i fråga om hur utstationering av förare ska kontrolleras omfattar dock även situationer där föraren är utstationerad inom ramen för en koncern eller som uthyrd arbetskraft, om transporten utförs av ett utlandsetablerat företag.

I tillämpningsdirektivet finns exempel på administrativa krav och kontrollåtgärder som, förutsatt att de är motiverade och proportionella, får införas av medlemsstaterna (artikel 9.1). Regeringen har bedömt att dessa

i sig är att anse som tillåtna (se prop. 2016/17:107 s. 93 f.). Medlemsstaterna får dock införa andra administrativa krav och kontrollåtgärder om situationerna eller händelseutvecklingen tyder på att befintliga administrativa krav och kontrollåtgärder inte är tillräckliga eller verkningfulla nog för att efterlevnaden av utstationeringsreglerna ska kunna kontrolleras, förutsatt att kraven och åtgärderna är motiverade och proportionella (artikel 9.2 tillämpningsdirektivet).

De administrativa bestämmelser som medlemsstaterna får införa enligt direktivet om utstationering av förare är krav på transportföretaget att lämna in en utstationeringsdeklaration, att visa upp en kopia av denna tillsammans med vissa andra uppgifter vid en vägkontroll och att efter utstationeringsperioden på begäran ge in dokumentation i fråga om bl.a. anställning och lön. Enligt de exempel som finns i tillämpningsdirektivet får medlemsstaterna införa krav på att anmäla en utstationering, att anställningsavtal och annan dokumentation ska hållas tillgängliga under utstationeringsperioden och att dessa på begäran ska tillhandahållas efter periodens slut. Kraven på att lämna in en utstationeringsdeklaration och att på begäran ge in viss dokumentation efter utstationeringens slut får anses motsvara sådana krav som enligt artikel 9.1 i tillämpningsdirektivet i och för sig får införas. I likhet med de skyldigheter som redan gäller om att anmäla utstationering och tillhandahålla handlingar enligt utstationeringslagen får de även i övrigt anses vara förenliga med artikel 9.

Förslagen innebär vidare att ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige och som utför en transport här i landet med en utstationerad förare bl.a. ska visa upp en kopia av utstationeringsdeklarationen vid en vägkontroll. Skyldigheten gäller inte bara i tjänsteavtalsfallet utan även när föraren i andra fall är utstationerad vid utförandet av transporter åt ett utlandsetablerat transportföretag. Något krav på att uppvisa en kopia av en anmälan om utstationering vid en vägkontroll framgår inte uttryckligen i de exempel på åtgärder som enligt tillämpningsdirektivet får införas. Däremot får medlemsstaterna i fråga om mobila arbetstagare i transportsektorn kräva att anställningsavtalet och annan liknande dokumentation ska hållas tillgängliga i fordonet (artikel 9.1 b tillämpningsdirektivet). Även i yrkestrafiklagstiftningen finns krav på att olika typer av tillstånd och handlingar ska kunna visas upp vid en vägkontroll. Inom vägtransportområdet är det alltså inte ovanligt att det förekommer krav på att det ska finnas handlingar i fordonet eller att de i vart fall inom den tid som en vägkontroll tar ska tillhandahållas elektroniskt på begäran av en kontrolltjänsteman.

Att införa krav som innebär att en kopia av en utstationeringsdeklaration ska tillhandahållas vid en vägkontroll även när föraren är inhyrd eller är anställd av ett företag inom samma koncern som transportföretaget bör leda till att oanmäld utstationering på vägtransportområdet kan upptäckas i större utsträckning. Syftet med ett sådant förslag är alltså att öka incitamenten att anmäla en utstationering och därmed skydda de utstationerade arbetstagarna. Regeringen anser med beaktande av detta att den aktuella åtgärden är motiverad. För en arbetsgivare som fullgör sin skyldighet att lämna in en deklaration kan det inte heller anses innebära någon stor extra börda att se till att en kopia av en sådan handling kan tillhandahållas vid en vägkontroll, inte minst eftersom kopior i elektronisk form godtas.

Sammantaget är de administrativa bestämmelserna för utstationering som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktivet om utstationering av förare motiverade och proportionerliga i enlighet med unionsrätten. Regeringen bedömer att kraven därmed också är förenliga med artikel 9.2 i tillämpningsdirektivet.

6.8 Ömsesidigt bistånd

Regeringens förslag: En behörig myndighet i Sverige får begära att en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämnar bistånd om det behövs för att kontrollera att utstationeringsreglerna eller villkor i kollektivavtal har följts.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Arbetsmiljöverket* framhåller att förslaget är mycket positivt och kommer att vara helt nödvändigt för ett fullgörande av Sveriges skyldigheter i fråga om utstationering.

Skälen för regeringens förslag: Efter utstationeringsperioden ska en arbetsgivare på begäran ge in dokumentation om anställningsförhållandet och de transporter som har utförts till Arbetsmiljöverket. Enligt direktivet om utstationering av förare får de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum begära bistånd av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten, om dokumentationen inte lämnas in inom denna tidsperiod. Begäran får ske i enlighet med artiklarna 6 och 7 i tillämpningsdirektivet. Dessa artiklar innehåller bestämmelser om administrativt samarbete, bl.a. i form av ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna. I 26 och 27 §§ utstationeringslagen finns bestämmelser om bistånd och samarbete mellan behöriga myndigheter som genomför de aktuella artiklarna i tillämpningsdirektivet. Det är lämpligt att dessa bestämmelser ska gälla även vid en begäran om ömsesidigt bistånd i fråga om den dokumentation som arbetsgivaren ska tillhandahålla i nu det aktuella fallet.

Det ska dock beaktas att denna dokumentation kan behövas hos andra än Arbetsmiljöverket för kontroll av att regler och villkor följs. Det är alltså inte nödvändigtvis så att handlingarna behövs i handläggningen av ett ärende hos Arbetsmiljöverket. Ett välfungerande samarbete och ömsesidigt informationsutbyte är väsentligt, såväl myndigheter sinsemellan som mellan myndigheter arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer. Regeringen har också tidigare uttalat att Arbetsmiljöverket t.ex. bör kunna ställa en fråga till en utländsk myndighet efter önskemål från en svensk arbetstagarorganisation (prop. 2016/17:107 s. 176). En begäran om att ge in anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar ska enligt direktivet hanteras via IMI. Mot den bakgrunden finns det skäl att förtydliga att en behörig myndighet i Sverige får begära bistånd från en behörig myndighet i ett annat land även om det behövs för att kontrollera att reglerna om utstationering eller villkor i kollektivavtal har följts genom en uttrycklig bestämmelse om detta.

En behörig myndighet i Sverige ska på begäran av en behörig myndighet i ett annat land inom EES lämna bistånd till den myndigheten (27 §). I detta avseende behöver det göras en analys av om det finns hinder på grund

av sekretess för Arbetsmiljöverket att lämna över anställningsavtal, färdskrivardata och annan sådan dokumentation som avses i avsnitt 6.7.3 till den behöriga myndigheten i ett annat land. I 30 kap. offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) finns bestämmelser om sekretess till skydd för enskild i verksamhet som avser tillsyn m.m. i fråga om näringslivet. I 30 kap. 23 § samma lag finns bestämmelser om sekretess i statlig myndighets tillsyns- eller stödverksamhet. Sekretessen gäller dock endast i den utsträckning regeringen meddelat föreskrifter om detta. Några sådana föreskrifter om den verksamhet hos Arbetsmiljöverket som nu är relevant finns dock inte. Någon annan sekretessbestämmelse som bedöms kunna aktualiseras finns inte heller. Något hinder för Arbetsmiljöverket att lämna den aktuella dokumentationen vidare till en behörig myndighet i en annan medlemsstat finns därför inte.

En begäran om bistånd i form av tillhandahållande av handlingar till en annan behörig myndighet ska enligt direktivet ske via IMI. Som framgår av 28 § utstationeringslagen kan regeringen med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen meddela närmare föreskrifter om hur en behörig myndighet ska lämna eller begära bistånd.

6.9 Arbetsmarknadens parter tillgång till uppgifter

Regeringens bedömning: Arbetstagarorganisationerna har möjlighet att få tillgång till uppgifter från utstationeringsdeklarationer och annan information som en arbetsgivare lämnar via det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI).

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans yttrar sig särskilt i frågan.

Skälen för regeringens bedömning: I flertalet medlemsstater inom EU tillämpas en ordning med lagstadgade minimilöner. Det innebär att det i första hand är en fråga för behöriga myndigheter att utöva tillsyn över att arbetsgivare som utstationerar anställda betalar lagenliga löner. I sådana länder saknas skäl att ge andra än behöriga myndigheter tillgång till uppgifter som har med arbetsgivares och anställdas identitet, lön eller andra anställningsvillkor att göra.

Den svenska arbetsmarknadsmodellen bygger på att arbetsmarknadens parter träffar kollektivavtal som reglerar löne- och andra anställningsvillkor och förhållandet i övrigt mellan arbetsgivare och arbetstagar. Inom ramen för den svenska arbetsmarknadsmodellen gäller sedan länge att det är parterna som ansvarar för kontrollen av avtalens efterlevnad.

Utstationeringsdeklarationer kommer att lämnas in genom användning av ett offentligt gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI). Även de ytterligare handlingar, i form av bevis avseende de transporter som har utförts, färdskrivardata, anställningsavtal, lönespecifikationer, tidsrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar som arbetsgivaren på begäran ska tillhandahålla, ges in till Arbetsmiljöverket på detta sätt.

I skälen i direktivet om utstationering av förare anges att arbetsmarknadens parter i vissa medlemsstater spelar en avgörande roll när det gäller tillämpningen av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn och

att medlemsstaterna bör kunna förse nationella arbetsmarknadsparter med relevant information som delats via IMI i syfte att kontrollera att bestämmelserna om utstationering följs. Artikel 1.13 i direktivet klargör också att en medlemsstat under vissa förhållanden får tillåta att den behöriga myndigheten tillhandahåller nationella arbetsmarknadsparter relevant information som finns i IMI i den utsträckning som är nödvändig för att kontrollera efterlevnaden av reglerna om utstationering, i enlighet med nationell rätt och praxis.

För att arbetsmarknadens parter ska kunna fylla sin roll på den svenska arbetsmarknaden är det viktigt att de får tillgång till sådan information som krävs för att bedöma om villkor i kollektivavtal följs. Detta innebär att arbetstagarorganisationerna kan behöva tillgång till de uppgifter om en utstationering som har lämnats in till Arbetsmiljöverket. Mot den bakgrunden behöver det göras en analys av om det finns något hinder för myndigheten att lämna ut uppgifterna. De aktuella uppgifterna omfattas inte av sekretess enligt 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen. Däremot kan sekretess gälla hos en statlig myndighet i verksamhet som avses i den paragrafen för en sådan uppgift om enskilda ekonomiska eller personliga förhållanden som myndigheten förfogar över på grund av ett internationellt avtal (30 kap. 24 § offentlighets- och sekretesslagen). I begreppet avtal ingår exempelvis förordningar och direktiv som utfärdats av EU:s institutioner. För att paragrafen ska vara tillämplig krävs att avtalet eller rättsakten innehåller en klausul om att uppgiften inte får lämnas vidare i det aktuella fallet.

Eftersom IMI ska användas som medel för att leverera deklarerationer om utstationering från en arbetsgivare till Arbetsmiljöverket, blir IMI-förordningens bestämmelser tillämpliga. IMI-förordningen innehåller bestämmelser om konfidentialitet. Varje medlemsstat ska tillämpa sina regler om tystnadsplikt eller andra motsvarande skyldigheter som rör konfidentialitet på sina IMI-aktörer, vilket bl.a. inbegriper de behöriga myndigheterna och IMI-användare, i enlighet med den nationella lagstiftningen eller unionslagstiftningen (artikel 10.1 i IMI-förordningen). IMI-aktörerna ska se till att de IMI-användare som lyder under dem respekterar andra IMI-aktörers begäran om konfidentiell behandling av information som utväxlas genom IMI (artikel 10.2 i IMI-förordningen). Enligt regeringens uppfattning innebär inte bestämmelserna om konfidentialitet i IMI-förordningen att 30 kap. 24 § offentlighets- och sekretesslagen blir tillämplig. Eftersom direktivet om utstationering av förare anger att medlemsstaterna får tillåta att relevanta uppgifter som finns i IMI får lämnas till arbetsmarknadens parter, bör inte heller sekretess föreligga enligt 15 kap. 1 a § offentlighets- och sekretesslagen. Regeringen bedömer därför att det inte finns något hinder enligt sekretessregleringen mot att lämna ut de aktuella uppgifterna till arbetsmarknadens parter.

En utstationeringsdeklaration och handlingar i form av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar som finns i informationssystemet för den inre marknaden (IMI) innehåller personuppgifter, bl.a. i fråga om förarens identitet och lön. Enligt EU:s dataskyddsförordning får personuppgifter behandlas bl.a. om behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse (artikel 6.1 e). Den grund för behandling som avses ska fastställas i enlighet med unionsrätten eller medlemsstatens nationella rätt som den

personuppgiftsansvarige omfattas av. Enligt 2 kap. 2 § lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning får personuppgifter behandlas med stöd av artikel 6.1 e i EU:s dataskyddsförordning bl.a. om behandlingen är nödvändig för att utföra en uppgift av allmänt intresse som följer t.ex. av kollektivavtal. Av EU:s dataskyddsförordning framgår vidare att personuppgiftsbehandling kan vara tillåten efter en intresseavvägning (artikel 6.1 f). Behandling av personuppgifter enligt artikel 9 i EU:s dataskyddsförordning (s.k. känsliga personuppgifter) är däremot som huvudregel förbjuden. De nu aktuella handlingarna bedöms dock inte innehålla sådana uppgifter.

I samband med att 22 § utstationeringslagen infördes påpekade regeringen att utstationeringsdirektivet ställer krav på medlemsstaterna att se till att de utstationerade arbetstagarna av de utstationerade arbetsgivarna garanteras de arbets- och anställningsvillkor som anges i artikel 3.1 i direktivet. Regeringen uttalade vidare att behovet av kontroll i fråga om villkor för utstationerade arbetstagare som inte är medlemmar är särskilt stort, eftersom de typiskt sett har sämre stöd och sämre möjligheter att tillvarata sina rättigheter än arbetstagare som är medlemmar. Mot den bakgrunden fanns behov av att arbetstagarorganisationerna gavs möjlighet att kontrollera att avtalen följdes, i syfte att säkerställa att utstationerade arbetstagare garanteras de arbets- och anställningsvillkor som anges i artikel 3.1 i utstationeringsdirektivet (prop. 2016/17:107 s. 92 f). Detta gäller även i fråga om att säkerställa att förare inom vägtransportområdet tillerkänns de villkor som framgår av kollektivavtal.

Arbetstagarorganisationerna måste, liksom övriga aktörer, följa de grundläggande kraven i personuppgiftsregleringen vid behandling av personuppgifter. Regeringen har tidigare gjort bedömningen att arbetstagarorganisationernas personuppgiftsbehandling när de begär ut uppgifter från utstationeringsregistret bör anses vara tillåten (se prop. 2012/13:71 s. 41) och att det kan finnas stöd i personuppgiftsregleringen när arbetstagarorganisationerna t.ex. utför kontroller som syftar till att säkerställa att utstationerade arbetstagare får arbets- och anställningsvillkor enligt kollektivavtal (se prop. 2016/17:107 s. 98 f.). I ett kollektivavtal kan det t.ex. finnas bestämmelser om en arbetstagarorganisations befogenhet att granska avtalstillämpningen. Som nämns ovan har behandling som är nödvändig för att fullgöra en arbetsuppgift av allmänt intresse som följer av kollektivavtal stöd i dataskyddsregleringen. Detsamma gäller om det finns ett berättigat intresse av att utföra personuppgiftsbehandlingen och den registrerades intressen eller grundläggande rättigheter och friheter inte väger tyngre. Regeringen gör därför alltjämt bedömningen att det kan finnas stöd för den personuppgiftsbehandling som är nödvändig för att arbetstagarorganisationerna ska kunna kontrollera att villkoren för utstationerade förare är de som följer av ett kollektivavtal.

6.10 Långvarig utstationering

Regeringens förslag: Bestämmelserna om långvarig utstationering i utstationeringslagen ska gälla för samtliga utstationerade förare. Om transportföretaget är förarens arbetsgivare, ska dock

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

– utstationeringstiden inte slås samman med den tid under vilken föraren, eller annan förare som han eller hon ersätter, tidigare har varit utstationerad för att utföra transporter.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser berör inte förslaget men *Arbetsdomstolen* uttalar att den inte har invändning mot det. *Transportstyrelsen* undrar hur förslaget påverkar frågan om att påföra sanktionsavgift. Styrelsen undrar också vad som ska gälla i fall då arbetstagare sänts inom en koncern eller som uthyrd arbetskraft och menar att de olika reglerna kommer att försvåra kontrollerna. Styrelsen undrar också om det krävs att båda strecksatserna i förslaget föreligger.

Skälen för regeringens förslag: Sedan den 30 juli 2020 finns det bestämmelser om s.k. långvarig utstationering i utstationeringslagen (se 11–14 §§). Bestämmelserna innebär i korthet att om en arbetstagare har varit utstationerad i mer än 12 månader ska arbetsgivaren, utöver de villkor som redan ska tillämpas på utstationerade arbetstagare, tillämpa de ytterligare arbets- och anställningsvillkor som enligt svensk rätt tillämpas på arbetstagare i en motsvarande situation. Under vissa omständigheter börjar reglerna inte gälla förrän efter 18 månaders utstationering.

Direktivet om utstationering av förare innehåller inget undantag från utstationeringsdirektivets bestämmelser om långvarig utstationering. Utstationeringslagens regler om långvarig utstationering bör som utgångspunkt vara tillämpliga även på förare. Det innebär att förare i och för sig bör omfattas av dessa bestämmelser, om föraren har varit utstationerad i mer än 12 respektive 18 månader. I skäl 8 i direktivet anges dock att förare i allmänhet inte utstationeras till en annan medlemsstat enligt tjänsteavtal (jfr artikel 3.1 a i utstationeringsdirektivet) för långa tidsperioder och att det därför bör förtydligas under vilka omständigheter som reglerna om långvarig utstationering inte är tillämpliga på sådana förare.

Av artikel 1.8 i direktivet om utstationering av förare framgår att utstationeringen anses upphöra när en förare lämnar en värdmedlemsstat vid utförandet av en internationell transport. Om föraren innan han eller hon lämnar Sverige varit utstationerad en kortare tid än 12 månader, innebär det alltså i dessa fall att de särskilda bestämmelserna inte hunnit bli tillämpliga. En reglering med denna innebörd bör tas in i utstationeringslagen. Det kan i sammanhanget framhållas att även en transport utan last eller passagerare kan utgöra en internationell transport.

Det kan vidare konstateras att det så kallade cabotageundantaget för kombinerade godstransporter har tagits bort. Detta innebär att de begränsningar som finns för cabotagetransporter även gäller för vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och som uteslutande utförs i Sverige, se 3 f § förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Det innebär att det inte

längre kommer att finnas några marknadstillträdesregler i Sverige som medger att transportföretag med etablering i ett annat land utför vägtransporter i Sverige under en obegränsad tid. I fråga om godstransporter kommer ett transportföretag med ett och samma fordon inte att kunna utföra transporter inom Sveriges gränser mer än sju dagar i taget. I fråga om cabotage transporter av personer finns ingen sådan tydlig tidsgräns angiven, men det ska enligt bussförordningen vara fråga om tillfällig trafik. Det sagda innebär att få förare som arbetar åt utlandsetablerade transportföretag kommer att vara utstationerade till Sverige på ett sådant sätt att det kan bli fråga om långvarig utstationering.

Samtidigt bör det påpekas att det inte finns några begränsningar för hur länge en förare får utföra t.ex. cabotage transporter i en värdmedlemsstat. Det finns därmed inget som hindrar ett transportföretag med hemvist i ett annat land att utstationera en förare till Sverige i 12 månader eller mer i syfte att utföra cabotage eller kombinerade transporter, om föraren regelbundet byter fordon eller utför delar av internationella transporter genom att byta av andra förare som kör aktuella fordon till och från Sverige. Om en sådan förare tillfälligt, t.ex. i samband med en ledighet, lämnar Sverige på ett annat sätt än genom att utföra en internationell transport kan nästa tillfälle som föraren arbetar i Sverige anses utgöra en del av samma utstationering.

Artikel 1.8 i direktivet anger vidare att den utstationeringsperiod som avslutas i och med den internationella transporten inte ska slås samman med tidigare utstationeringsperioder i samband med sådana internationella transporter utförda av samma förare eller en annan förare som han eller hon ersätter. Även detta bör genomföras i utstationeringslagen. Den aktuella artikeln gäller endast vid utstationering av förare enligt tjänsteavtalsfallet. Den föreslagna regleringen bör återspegla detta genom ett krav på att transportföretaget är förarens arbetsgivare.

Transportstyrelsen undrar om regleringens betydelse för sanktionsavgifter. Det kan konstateras att avgiften är knuten till att kunna uppvisa en kopia av utstationeringsdeklarationen för kontrollerande tjänsteman. Huruvida en utstationerad förare också är att betrakta som långvarigt utstationerad påverkar inte den skyldigheten. När det gäller Transportstyrelsens övriga frågor kan det konstateras att om en arbetstagare sänts inom en koncern eller som uthyrd arbetskraft så ska sådana situationer omfattas av utstationeringslagens ordinarie bestämmelser när det gäller långvarig utstationering. Detta är inget som i första hand kommer att vara av intresse vid en vägkontroll utan i stället för arbetsmarknadens parter där reglerna snarast kommer att underlätta bedömningen. Reglerna förtydligar hur två olika förhållanden påverkar utstationeringens längd och de behöver inte båda två vara för handen för att tillämpas.

6.11 Vissa bestämmelser som genomför ändringsdirektivet

Regeringens förslag: Bestämmelserna i utstationeringslagen om utökad skydd för utstationerade uthyrda arbetstagare och vid långvarig utstationering ska börja tillämpas även på vägtransportområdet.

Detsamma gäller bestämmelserna i lagen om att utstationerade arbetstagare har rätt till ytterligare arbets- och anställningsvillkor såvitt avser lön, ersättning för utlägg för resa, kost och logi samt villkor om inkvartering.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans yttrar sig särskilt i frågan.

Skälen för regeringens förslag: I juli 2020 började nya regler i utstationeringslagen som genomför ändringsdirektivet att gälla. Det gäller bestämmelser om rättigheter för uthyrda utstationerade arbetstagare och utökad skydd vid långvarig utstationering. Vidare är det regler som tillförsäkrar utstationerade arbetstagare ytterligare arbets- och anställningsvillkor såvitt avser lön, ersättning för utlägg för resa, kost och logi samt villkor om inkvartering. Ändringsdirektivet ska tillämpas på vägtransportsektorn först från och med den dag då direktivet om utstationering av förare träder i kraft (artikel 3.3 i ändringsdirektivet). Vid genomförandet av ändringsdirektivet hanterades detta genom övergångsbestämmelser i utstationeringslagen som innebär att de bestämmelser som genomför ändringsdirektivet inte ska tillämpas på vägtransportsektorn. I stället gäller i aktuella delar tidigare föreskrifter i utstationeringslagen på vägtransportsektorn.

Mot bakgrund av att direktivet om utstationering av förare nu trätt i kraft bör detta ändras. Därmed föreslås att de övergångsbestämmelser som gäller sedan den 30 juli 2020 och som anger att äldre föreskrifter på utstationeringsområdet ska tillämpas för verksamhet som avser körning på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods ska upphävas. Det innebär att utstationeringslagens bestämmelser i sin helhet ska tillämpas vid utstationering inom vägtransportsektorn, såvitt annat inte gäller enligt vad som föreslås i denna lagrådsremiss. Det kan noteras att denna ändring påverkar samtliga utstationeringar inom vägtransportområdet, dvs. även utstationering till svenska transportföretag och till företag som utför transporter i egen regi.

7 Registrering av vägarbets-tid

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om register över arbetstid.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans yttrar sig särskilt i frågan.

Skälen för regeringens förslag: Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete (vägarbets-tidslagen) gäller för mobila arbetstagare och för förare som är egenföretagare, om de utför vägtransporter som omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna. Även de som utför transporter som är undantagna från kör- och vilotidsbestämmelserna genom nationella undantag i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. omfattas av lagen. I lagen regleras arbetstid,

raster och nattarbete. Med arbetstid avses hela tidsperioden från arbetets början till arbetets slut. Arbetstid kan alltså t.ex. avse körning, lastning och lossning, rengöring och tekniskt underhåll och administrativa formaliteter med bl.a. polis eller tull. Enligt 20 § har arbetsgivare och egenföretagare en skyldighet att registrera all arbetstid som omfattas av den lagen.

Transportstyrelsen ska, till den del som inte är reglerad genom kollektivavtal, se till att lagen följs. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning, om vissa undantag från lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbetet och för verkställighet av den lagen, se 33 § i lagen och 1 § förordningen (2005:399) om arbetstid vid visst vägtransportarbete. Bemyndigandet avseende verkställighetsföreskrifter bedöms inte omfatta rätten att föreskriva hur arbetsgivaren eller egenföretagaren ska registrera arbetstiden. Transportstyrelsen har därför i stället utfärdat allmänna råd som rör register över arbetstid. Det är dock väsentligt att arbetstiden registreras på ett sådant sätt att lagens regler kan kontrolleras av Transportstyrelsen och arbetstagarorganisationerna. Om Transportstyrelsen vid en tillsyn konstaterar att arbetsgivaren eller egenföretagaren inte följt bestämmelserna i lagen, kan myndigheten besluta om förelägganden eller förbud som får förenas med vite. Högsta förvaltningsdomstolen har i en dom, som behandlat frågan om huruvida ett vitesföreläggande har varit tillräckligt preciserat bl.a. angett att om lagstiftningen är allmänt hållen och närmare föreskrifter saknas så begränsas myndighetens möjlighet att använda vitesförelägganden (HFD 2020 ref. 28). Bestämmelsen om registrering av arbetstid i 20 § lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete kan anses vara allmänt hållen. Transportstyrelsen bör mot bakgrund av domen få meddela föreskrifter om register över arbetstid i den mån det behövs för att precisera arbetsgivarens eller egenföretagarens skyldigheter. Ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela föreskrifter om register över arbetstid bör därför föras in i lagen.

8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Ändringarna i lagen om utstationering av arbetstagare ska i huvudsak träda i kraft den 15 juni 2022. Kravet att ett fordon ska vara utrustat med en smart färdskrivare version 2 för att en arbetstagare inte ska anses vara utstationerad i samband med vissa transporter ska träda i kraft den 21 augusti 2023. Bestämmelserna om undantag från utstationering och om särskilda bestämmelser om anmälan och kontroll av utstationering av förare ska inte tillämpas på arbete som har påbörjats före ikraftträdandet.

Övriga lagändringar ska träda i kraft den 15 juni 2022. Äldre bestämmelser i yrkestrafiklagen om krav på etablering, gott anseende och ekonomiska resurser ska fortfarande gälla vid prövning i domstol av beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer inte med regeringens. I promemorian föreslås att bestämmelserna träder i kraft den 2 februari 2022 och 22 februari 2022 och, i fråga om att undantag från utstationering förutsätter att fordonet är utrustat med en viss färdskrivare, den dag som regeringen bestämmer.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* saknar en förklaring till varför vissa bestämmelser i utstationeringslagen ska tillämpas på redan påbörjade transporter men inte andra och undrar om inte tillämpningsdatumet enligt förordning (EU) 2021/1228 ska framgå i fråga om kravet på färdskrivare.

Utredningen behandlar inte frågan om ikraftträdandetidpunkt.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans yttrar sig i frågan.

Skälen för regeringens förslag

Utstationering

Bestämmelserna i direktivet om utstationering av förare ska tillämpas av medlemsstaterna från och med den 2 februari 2022. De föreslagna ändringarna i lagen om utstationering av arbetstagare bör därför träda i kraft så snart som möjligt.

Utstationeringslagen är tillämplig på alla ekonomiska sektorer såvida det inte finns något uttryckligt undantag. Bestämmelserna om att förare i vissa fall inte ska anses vara utstationerade innebär att det införs undantag från lagens tillämpningsområde. Regeringen anser därför att undantagen inte bör tillämpas på arbete som har påbörjats i Sverige före ikraftträdandet. Om en förare före ikraftträdandet utför en transport i Sverige som föreslås vara undantagen från utstationeringsregelverket får en bedömning göras från fall till fall av om föraren ska anses vara utstationerad eller inte. Inte heller de särskilda bestämmelserna att ge in en utstationeringsdeklaration, att visa upp en kopia av denna vid en vägkontroll och att på begäran av Arbetsmiljöverket ge in ytterligare handlingar efter utstationeringen bör tillämpas på arbete som påbörjats före ikraftträdandet. För arbete som en utstationerad arbetstagare har påbörjat före ikraftträdandet gäller därför utstationeringslagens ordinarie bestämmelser om anmälningsskyldighet, kontaktperson och skyldighet att tillhandahålla handlingar.

Undantaget om att en förare som utför vissa ytterligare aktiviteter i samband med en bilateral transport ändå inte ska anses som utstationerad ska enligt direktivet gälla under förutsättning att det fordon som används är utrustat med en smart färdskrivare, som bl.a. automatiskt ska registrera när ett fordon passerar en landsgräns. Enligt direktivet ska denna förutsättning börja gälla först vid den tidpunkt då det finns krav på att sådana färdskrivare ska monteras i nya fordon. Den 16 juli 2021 antogs kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1228 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2016/799 vad gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av smarta färdskrivare och deras komponenter. Förordningen ska tillämpas från och med den 21 augusti 2023. Det innebär också att ett fordon som registreras för första gången i en medlemsstat från och med det datumet ska vara utrustad med en sådan färdskrivare (se artikel 8.1 i färdskrivarförordningen). Förutsättningen att undantaget enbart gäller om fordonet är utrustat med en smart färdskrivare version 2 bör därför träda i kraft den 21 augusti 2023.

Övriga lagändringar

Ändringarna i trafiktillståndsförordningen ska tillämpas från och med den 21 februari 2022. I yrkestrafiklagen, lagen om trängselskatt och vägtrafikdatalagen finns bestämmelser som kompletterar eller hänvisar till trafiktillståndsförordningen. Dessa lagändringar bör därför träda i kraft så snart som möjligt. Äldre bestämmelser i yrkestrafiklagen om krav på etablering, gott anseende och ekonomiska resurser bör tillämpas vid prövning i domstol av ett beslut som meddelats före ikraftträdandet. En övergångsbestämmelse med den innebörden bör införas.

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

Ändringarna i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete och taxitrafiklagen samt ändringen i yrkestrafiklagen om bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter bör lämpligen träda i kraft samtidigt som de ovan nämnda lagändringarna.

9 Konsekvenser

9.1 Vilka berörs av regleringen

9.1.1 Godstransporter med svenskregistrerade och utlandsregistrerade fordon till, från och inom Sverige

Trafikanalys statistik för lastbilstrafik 2020 visar att det under 2020 utfördes 43 miljoner transporter med svenskregistrerade fordon över 3,5 ton. Av dessa transporter var 99 procent inrikestransporter. Av de körda kilometrarna avsåg 73 procent yrkesmässig trafik med last, 16 procent yrkesmässig trafik utan last, 9 procent firmabilstrafik med last och 2 procent firmabilstrafik utan last. Svenskregistrerade tunga fordon utförde 400 000 transporter helt eller delvis utanför Sverige. Av dessa transporter var 52 procent från Sverige till utlandet, 42 procent transporter till Sverige från utlandet, en procent inrikestrafik i ett annat land och fem procent tredjelandstrafik. Motsvarande statistik för lätta fordon finns inte.

Trafikanalys statistik för utländska lastbilstransporter i Sverige 2015–2016 visar att det 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. inrikestransporter). 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

Av Transportstyrelsens tillståndsmätning 2019 framgår att knappt 65 procent av fordonen var svenskregistrerade medan drygt 35 procent alltså

var utländska fordon (se rapporten Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg avseende godstransporter samt mätning av sociala villkor bland lastbilsförare). Av de utländska fordonen var antalet fordon från Polen, Litauen och Bulgarien framträdande. Transportstyrelsens tillståndsmätning visar att knappt 10 procent av de utländska ekipagen utförde cabotagetransporter och ungefär en procent utförde kombinerade transporter.

9.1.2 Busstransporter

Statistiken från Trafikanalys över trafikarbete på svenska vägar och körsträckor för svenskregistrerade vägfordon 1999–2020 visar att under 2020 utfördes transportarbete om 900 miljoner fordonskilometer med buss. Antalet bussar i trafik var 18 357 och den genomsnittliga körsträckan per buss var 4 951 mil.

Av Transportstyrelsens tillståndsmätning 2018 framgår att 65 procent av fordonen var svenskregistrerade, medan övriga 35 procent alltså var utländska fordon (se rapporten Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg avseende buss och taxi). Av de utländska fordonen var antalet fordon från Tyskland, Danmark, Polen och de baltiska länderna framträdande.

9.1.3 Tillståndshavare i Sverige

I rapporten Transportmarknaden i siffror 2019, Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter redogör Transportstyrelsen för en översiktlig utveckling på marknaderna för person- och godstransporter på väg- och järnvägsområdet. Analysen är från maj 2020 och tar inte hänsyn till utbrottet av covid-19. Av rapporten framgår att det i slutet av 2018 fanns 16 926 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässiga godstransporter på väg i Sverige (tung och lätt fordon). Av åkeriföretagen bedrevs 62 procent som aktiebolag, 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 använde i sin verksamhet var 4,6 fordon per tillstånd (tung och lätt fordon).

Enligt uppgifter i Transportstyrelsens rapport Årsrapport för yrkestrafik, Analysforum 2018 ansökte 1 535 företag om tillstånd om att bedriva yrkesmässig trafik för godstransporter under 2018. Transportstyrelsen utfärdade 1 027 tillstånd. Under 2018 olämplighetsförklarades 46 trafikansvariga.

Enligt Transportstyrelsens rapport Transportmarknaden i siffror 2019 var 901 bussföretag verksamma i bussbranschen i Sverige under 2018. Av dem bedrev 272 linjetrafik och 629 charter- och fjärrtrafik. Andelen bussföretag som bedrevs som aktiebolag var 57 procent och andelen som bedrevs av enskilda näringsidkare var 39 procent. Av företagen var närmare hälften enmansföretag och 22 procent hade en till fyra anställda. Tre procent av företagen hade fler än 100 anställda. Det genomsnittliga

antalet fordon som ett bussföretag använde i verksamheten var 17,2 fordon per tillstånd.

Enligt uppgifter i Transportstyrelsens rapport Årsrapport för yrkestrafik, Analysforum 2018 ansökte 33 företag om tillstånd om att bedriva yrkesmässig trafik för persontransporter under 2018. Transportstyrelsen utfärdade 19 tillstånd. Under 2018 olämplighetsförklarades 2 trafikansvariga.

Både när det gäller gods- och persontransporter präglas marknaden av mikroföretag och små företag samtidigt som en förskjutning och en koncentration mot allt större företagsenheter har skett på marknaden de senaste åren (Årsrapport för yrkestrafik, Analysform 2018).

9.1.4 Övriga berörda

Förslagen om utstationeringsbestämmelser för vägtransportsektorn påverkar utlandsetablerade transportföretag och utländska arbetsgivare. Förslagen berör också transportköpare och transportförmedlare. Dessutom påverkas arbetsmarknadens parter när de fullgör sin roll i den svenska arbetsmarknadsmodellen. Även förare som utför gods- eller persontransporter på väg berörs av förslagen.

9.1.5 Berörda myndigheter

Av myndigheterna är det framför allt Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket som påverkas, men även Trafikverket, Åklagarmyndigheten, de allmänna domstolarna och de allmänna förvaltningsdomstolarna berörs. Beroende på hur ansvaret vid vägkontroller fördelas påverkas även Polismyndigheten och Tullverket då det tillkommer moment vid vägkontroller.

9.2 Konsekvenser för företag

Regeringens bedömning: Förslagen förväntas bidra till tydligare regler för alla berörda intressenter. Förslagen leder till en rättvisare konkurrens, vilket förbättrar svenska transportföretags konkurrensförhållanden.

Förslagen kan leda till att transportköparnas kostnader ökar vid enskilda transporter.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Näringslivets Transportråd* lyfter att förslagets konsekvenser för transportköpande svenska företag inom industrin och handeln är bristfällig och bedömer att det finns en risk att de ekonomiska konsekvenserna för berörda företag kan bli betydande. *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredningar vid regelgivning. Regelrådet framför att det hade varit motiverat att ange en närmare beskrivning av transportköparnas ansvar för undersökningen av transportföretag vid en beställning av en inrikestransport.

Utredningens bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar vid regelgivning. Regelrådet anser att det saknas en tydlig beskrivning av hur mycket som tillsynsavgifterna kan öka till följd av sanktionsväxlingarna vid överträdelser av krav på att medföra och uppvisa tillstånd och dokument samt krav på att anmäla trafikansvariga och andra personer som ska prövas i fråga om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik eller taxitrafik. Detta menar Regelrådet är ett principiellt viktigt problem, eftersom tillsynsavgifterna kommer att påföras även företag som följer reglerna.

Skälen för regeringens bedömning

Förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik

Transportföretagens konkurrensförhållanden påverkas i första hand av de ändrade bestämmelserna i EU:s trafiktillståndsförordning. Det gäller bl.a. kravet på att ett fordon ska återvända till etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka. I denna lagrådsremiss föreslås att det även i fortsättningen ska gälla ett tillståndskrav vid transporter med lätta fordon och att kraven på ekonomiska resurser ska vara desamma oavsett om tunga eller lätta fordon används av företaget. Detta torde inte leda till att konkurrensförhållanden förändras eftersom det sedan tidigare har gällt i Sverige. De transporter med lätta fordon som utförs av utlandsetablerade fordon till, från eller inom Sverige kommer till skillnad mot i dag även att omfattas av tillståndskrav, vilket talar för att konkurrensförhållandena kommer att bli mer jämlika.

De andra förslagen i lagrådsremissen kommer i stort inte att leda till nya konsekvenser för företagen eller påverka konkurrensförhållandena med utlandsetablerade transportföretag. Det är i första hand ändringarna i trafiktillståndsförordningen som kommer att leda till en mer rättvis konkurrens bl.a. genom ett skärpt etableringskrav.

Den trafikansvarige kommer vid en olämplighetsförklaring att anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik tills ett godkänt examensprov avlagts. Förslaget innebär ökade kostnader för den trafikansvarige. Att avlägga ett prov i yrkeskunskande hos Trafikverket kostar i dagsläget 640 kronor före kl. 18.00 på vardagar och annars 830 kronor. Under 2018 olämplighetsförklarades 48 trafikansvariga.

De föreslagna sanktionsväxlingarna innebär inte några utökade skyldigheter för företag i stort. Endast de företag som inte följer reglerna kommer att beröras. Den enda möjliga kostnadsökningen är att företagen kan få betala en högre tillsynsavgift, eftersom sanktionsväxlingen leder till nya arbetsuppgifter hos den myndighet som får i uppdrag att besluta om påförande av sanktionsavgift. Tillsynsavgiften kan öka med ungefär 5 procent.

Vidare ökar förutsättningarna för att svenska och utländska företag ska kunna konkurrera på lika villkor. Utländska företag undgår i många fall lagföring när rättsväsendet i dag inte prioriterar utredning av brott med låga straffvärden.

Utstationering inom vägtransportsektorn

De nya och ändrade regler som föreslås kommer inte i sig att leda till några större förändringar i fråga om när en förare inom vägtransportsektorn ska anses vara utstationerad och vilka skyldigheter som gäller för arbetsgivare som utstationerar förare till Sverige.

De förändringar som föreslås avser i första hand vissa lättnader och undantag. Den tydligaste lättningen är att en arbetsgivare inte längre kommer att behöva ha en kontaktperson på plats i Sverige när transporten utförs enligt tjänsteavtalsfallet. I fråga om undantag så kommer förare som utför bilaterala transporter eller transittransporter enligt tjänsteavtalsfallet inte längre att kunna anses vara utstationerade i Sverige.

Den största förändringen är dock att ett antal olika aspekter av utstationering inom vägtransportsektorn kommer att tydliggöras. Sannolikt har många berörda arbetsgivare inte uppfattat att utstationeringslagen har varit tillämplig på deras verksamheter. Antalet anmälningar om utstationering till Arbetsmiljöverket tyder på det. De senaste åren har antalet anmälningar inom området "Landtransport; rörsystem" varit 200–300 stycken. Enligt statistik från Trafikanalys utförs årligen närmare 2,5 miljoner vägtransporter till, från och inom Sverige av utlandsregistrerade fordon. Även om inte alla dessa transporter utförs av förare som är att betrakta som utstationerade, är det uppenbart att antalet anmälda fall av utstationering är betydligt lägre än det faktiska antalet.

Detta gör det troligt att många berörda arbetsgivare kommer att uppleva att de svenska reglerna om utstationering inom vägtransportsektorn snarare skärps än motsatsen.

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 som har lägst minimilöner. I samtliga fall är minimilönen mindre än 500 euro per månad, dvs. motsvarande mellan 5 000 och 6 000 kronor per månad. Enligt Trafikanalys statistik stod fordon från dessa länder för drygt 300 000 transporter till eller från Sverige, inklusive cabotage 2016. Detta motsvarar cirka 17 procent av alla sådana transporter. I gruppen medlemsstater med minimilöner mellan 500 och 1 000 euro ingår Kroatien, Tjeckien, Slovakien, Polen, Estland, Litauen, Portugal, Grekland och Slovenien. Fordon registrerade i dessa länder står för drygt 800 000 eller 45 procent av de nämnda transporterna. Det innebär att omkring 62 procent av alla transporter till och från Sverige med utlandsregistrerade fordon, inklusive cabotage, utförs av fordon registrerade i medlemsstater med en minimilön som understiger 1 000 euro, eller mellan 10 000 och 12 000 kronor per månad. Det går givetvis inte att dra några säkra slutsatser gällande faktisk lönenivå för de berörda förarna, men dessa uppgifter ger åtminstone en bild av löneläget i dessa länder.

I Svenska Transportarbetareförbundets kollektivavtal för förare som är utstationerade till Sverige är ingångslönen 26 840 kronor per månad. Även om dessa data är förknippade med visst bortfall och om jämförbarheten länder emellan är låg, är det uppenbart att en anpassning till svenska löner kommer att innebära avsevärt högre lönekostnader för många arbetsgivare.

Förslaget förväntas medföra att det blir svårare för oseriösa transportföretag att kringgå reglerna. Förslaget stärker svenska transportföretags konkurrenskraft, eftersom tillämpningen av utstationeringsreglerna förtydligas. En följd är även att kostnaderna för köpare av vägtransporttjänster kan öka, vilket kan påverka deras konkurrenskraft negativt.

Det finns inte skäl eller möjlighet att anpassa reglerna för små och medelstora företag och det kan erinras om att förslagen i direktivet syftar till att värna just sådana företag.

När det gäller *Näringslivets Transportråds* synpunkt och särskilt *Regelrådets* påpekande om transportköparens undersökningsplikt kopplat till beställaransvaret kan det framhållas att en transportköpare redan i dag i egenskap av tjänstemottagare har en skyldighet att underrätta Arbetsmiljöverket om den utstationerande arbetsgivaren inte visar att anmälningskyldigheten har fullgjorts. Med anledning av det torde beställaransvaret inte leda till några nya kostnader eller konsekvenser för transportköparna. Det är dock sannolikt att även många berörda transportköpare inte uppfattat att utstationeringslagen varit tillämplig vid vägtransporter och mot den bakgrunden kommer beställaransvaret att innebära krav på nya rutiner hos transportköparna.

Registrering av vägarbetstid

Förslaget om ett bemyndigande att föreskriva om närmare regler om hur ett register om arbetstid ska föras av arbetsgivare och egenföretagare får inte någon konsekvens för transportföretagen.

9.3 Konsekvenser för förare

Regeringens bedömning: Förslagen bidrar till högre lönenivåer och bättre sociala villkor.
--

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans yttrar sig särskilt i frågan.

Utredningen behandlar inte frågan särskilt.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans yttrar sig särskilt i frågan.

Skälen för regeringens bedömning

Förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik

Förbättrade sociala villkor för förare förväntas följa av ändringarna i trafiktillståndsförordningen t.ex. genom ett skärpt etableringskrav och att överträdelser av utstationeringsreglerna ska beaktas när kravet på gott anseende prövas. Förslagen i lagrådsremissen innebär bl.a. att det även fortsättningsvis kommer att krävas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik med lätta fordon. Förarna gynnas av att tillståndskravet finns kvar, eftersom reglerna syftar till att oseriösa företag inte ska tillåtas bedriva en transportverksamhet.

Utstationering inom vägtransportsektorn

Det kan antas att de nya reglerna kommer att innebära högre lön för förare från länder med lägre löneläge än det som gäller i Sverige. Mer än 60 procent av alla godstransporter med utlandsregistrerade tunga lastbilar till och från Sverige, inklusive cabotage, utförs av företag med hemvist i medlemsstater med en minimilön på 1 000 euro eller lägre. För förare från dessa länder bör förslagen med tiden kunna leda till betydande löneökningar när de är utstationerade till Sverige.

Registrering av vägarbetstid

Förslaget om ett bemyndigande att föreskriva om närmare regler om hur ett register om arbetstid ska föras av arbetsgivare och egenföretagare får inte någon konsekvens för förarna.

9.4 Konsekvenser för myndigheter

Regeringens bedömning: Om utstationeringsdeklarationer regelmässigt kontrolleras i samband med vägkontroller, kommer det att innebära en utökad resursåtgång hos berörda myndigheter. Även i övrigt kommer nya uppgifter att kräva viss utökad resursåtgång hos berörda myndigheter. Tillkommande kostnader för de uppgifter som ska utföras kan hanteras inom respektive myndighets befintliga anslag.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Arbetsmiljöverket* framhåller bl.a. att systemanpassningar ofta blir mer omfattande än vad som kan förutses och att det kan krävas resurser för att få in utstationeringsdeklarationerna i det befintliga systemet för anmälan om utstationering. Myndigheten har sammantaget svårt att se att de nya uppgifterna kan hanteras inom dess befintliga anslagsramar men kan i dagsläget inte uppskatta resursåtgången. *Kammarrätten i Sundsvall* framför att för det fall sanktionsavgiften vid underlåtenhet att uppvisa en utstationeringsdeklaration enbart kommer att överklagas till Förvaltningsrätten i Falun, kan det öka måltillströmningen för såväl Förvaltningsrätten i Falun som Kammarrätten i Sundsvall. *Polismyndigheten* anser att enbart det att kontrollera om en utstationeringsdeklaration finns bör fördröja den aktuella vägkontrollen endast marginellt. Om en utstationeringsdeklaration saknas och en bedömning då behöver göras av om utstationering föreligger, kan däremot den enskilda kontrollen fördröjas med flera timmar och påverka antalet kontroller som kan genomföras under ett arbetspass negativt. Detta kan leda till en negativ påverkan på antalet kontroller i sin helhet. *Transportstyrelsen* delar kostnadsbedömningarna i promemorian, förutom när det gäller resursåtgången kopplat till utstationeringsärenden. I det senare fallet har myndigheten givet rådande oklarheter svårt att bedöma den faktiska resursåtgången. Dock menar den att 3–4 miljoner kronor i årlig kostnad för att handlägga sanktionsavgiftsärendena är en mer rimlig bedömning än promemorians bedömning om 1 miljon kronor per år.

Utredningens bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans yttrar sig särskilt i frågan.

Skälen för regeringens bedömning

Förutsättningarna för att bedriva yrkesmässig trafik

Transportstyrelsen kommer att få vissa tillkommande kostnader, bl.a. eftersom en trafikansvarig ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik tills han eller hon avlagt ett prov i yrkeskunnande, vilket leder till att vissa ändringar behöver göras i vägtrafikregistret.

Transportstyrelsen kommer att behöva uppdatera bl.a. vägledningarna och mallarna och se över sin praxis. Myndigheten kommer också att behöva utbilda medarbetarna om de nya bestämmelserna. Transportstyrelsen kommer även att behöva se över och ändra i föreskrifter på yrkestrafikområdet.

Riksdagen har beslutat om att anslag 1:12 Transportstyrelsen ska öka med hänvisning till de tillkommande arbetsuppgifterna och systemutvecklingskostnaderna inom yrkestrafikområdet som mobilitetspaketet leder till för Transportstyrelsen (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98).

Trafikverket kan behöva se över och ändra i sina it-system så att en olämplighetsförklarad trafikansvarig kan boka och avlägga provet i yrkeskunnande. De tillkommande arbetsuppgifterna är inte mer omfattande än att de ryms inom befintliga anslag för myndigheten.

De myndigheter som regeringen bestämmer kommer att ges i uppgift att kontrollera och besluta om sanktionsavgifter som berörs av sanktionsväxlingen. Genomförande av sanktionsväxlingarna kan inledningsvis komma att innebära en något ökad resursåtgång i form av exempelvis systemutveckling, utbildningsinsatser samt framtagande av handböcker och vägledningar.

Kostnaden för den myndighet som kommer att besluta om sanktionsavgift bedöms uppgå till två miljoner kronor per år.

Sammantaget bedöms att de tillkommande uppgifterna som rör beslut om sanktionsavgifter kan hanteras inom de befintliga anslagsramarna för de myndigheter som regeringen bestämmer ska kontrollera och besluta om sanktionsavgifterna.

Utstationering inom vägtransportsektorn

Förslagen om utstationering innebär inte i sig några större förändringar i fråga om när en förare inom vägtransportsektorn ska anses vara utstationerad och vilka insatser berörda myndigheter behöver utföra. Det förslagen faktiskt innebär är att vissa undantag från utstationering införs och att vissa administrativa lättnader införs för arbetsgivarna. Samtidigt kommer förslagen att innebära att bestämmelserna för utstationering inom vägtransportsektorn tydliggörs på ett sätt som möjliggör och underlättar effektivare kontroller jämfört med vad som gäller i dag.

I sammanhanget bör det påminnas om att en viktig förändring i de svenska utstationeringsreglerna skedde den 30 juli 2020. Sedan dess måste alla utstationeringar till Sverige anmälas till Arbetsmiljöverket. Tidigare behövde utstationeringar som pågick i högst fem dagar inte anmälas. Eftersom många utländska vägtransportföretag verkar i Sverige under kortare perioder än fem dagar har antalet utstationeringar med anmälningsplikt troligtvis ökat i en betydande utsträckning i och med förändringen. Eftersom samtliga utstationeringar nu ska anmälas har dessutom förut-

sättningarna för berörda myndigheter att kontrollera att en anmälan om utstationering gjorts underlättats betydligt. Utgångspunkten för bedömningen av konsekvenser för berörda myndigheter är trots detta att det till stor del handlar om ny verksamhet.

De myndigheter som regeringen kommer att ge i uppdrag att kontrollera utstationeringsdeklarationer kommer att få ökade arbetsuppgifter. Detta kan medföra ökade kostnader för kontrollverksamheten, inklusive utveckling av kontrollsystem, och för kompetensutveckling. De uppgifter som påverkar myndigheterna i störst utsträckning anknyter till kravet att berörda arbetsgivare ska lämna in utstationeringsdeklarationer. En utgångspunkt för bedömningarna nedan är att de nya bestämmelserna om skyldighet att lämna in en utstationeringsdeklaration kontrolleras och utreds vid och efter alla vägkontroller av transporter där utstationering enligt förslaget om en särskild bestämmelse om utstationering vid inrikestransporter ska anses föreligga.

Promemorians bedömningar utgår ifrån att omkring 900 av de transporter som Polismyndigheten kontrollerar varje år kommer att vara transporter där utstationering enligt den särskilda bestämmelsen om inrikestransporter ska anses föreligga och att cirka 300 överträdelse kommer att upptäckas bland dessa transporter. Regeringen delar *Polismyndighetens* uppfattning att andelen upptäckta överträdelse kommer att ha stor påverkan på resursåtgången vid enskilda kontroller och antalet kontroller som kan genomföras under ett arbetspass. En stor andel överträdelse kommer att kräva större resurser. Även promemorian är tydlig med att dess bedömningar bygger på en serie antaganden om t.ex. sammanlagda kontrollvolym, andel inrikestransporter och andel överträdelse samt att antagandena är förknippade med osäkerheter. Det är även viktigt att de ytterligare bestämmelser som tas fram i form av föreskrifter när det gäller uppvisande av en kopia av utstationeringsdeklarationen vid en vägkontroll blir ändamålsenliga för att effektivisera resursåtgången hos kontrollerande myndigheter vid en vägkontroll och att dessa tas fram i samverkan med kontrollerande myndigheter.

Mot den bakgrunden redogör promemorian även med exempel för hur alternativa antaganden skulle kunna påverka resursåtgången. Regeringens sammantagna bedömning är i linje både med vad promemorian och Transportstyrelsen m.fl. anför. En utökad resursåtgång kommer att krävas men det kommer troligen inte att handla om mer än ett litet antal nya årsarbetskrafter. De myndigheter regeringen bestämmer kommer att ges i uppgift att kontrollera utstationeringsdeklarationer i samband med vägkontroller och besluta om sanktionsavgift. Den utökade resursåtgången kommer kunna hanteras inom befintliga anslagsramar.

Arbetsmiljöverket kommer att få ett antal mindre nya arbetsuppgifter utpekade i utstationeringslagen. Men det kan också förutses att förslagen kommer att leda till att myndigheten behöver lägga ökade resurser på uppgifter som myndigheten redan har. Ett exempel på det senare är att Arbetsmiljöverket liksom tidigare ska vara förbindelsekontor och tillhandahålla information om de arbets- och anställningsvillkor som kan bli tillämpliga vid en utstationering i Sverige. Dessutom ska Arbetsmiljöverket samarbeta med motsvarande förbindelsekontor i andra länder inom EES och i Schweiz. Åtminstone i ett inledande skede förutses införandet

av särskilda regler för vissa vägtransporter innebära ett visst merarbete för Arbetsmiljöverket.

Arbetsmiljöverket får en ny uppgift i att stå som mottagare för utstationeringsdeklarationer. Samtidigt kommer den nuvarande skyldigheten att göra en anmälan om utstationering för berörda arbetsgivare att upphöra. Rimligen kan den manuella hanteringen i fråga om den nya uppgiften hållas på en begränsad nivå eftersom deklARATIONERNA FÅR LÄMNAS I ETT ELEKTRONISKT OCH STANDARDISERAT FORMAT. Dock kan viss systemanpassning krävas. Efter en avslutad utstationeringsperiod ska Arbetsmiljöverket ombesörja att en svensk arbetstagarorganisation eller berörd myndighet på begäran ska få ta del av dokumentation som arbetsgivaren har lämnat in till Arbetsmiljöverket.

Sammantaget kommer de nya uppgifterna i Arbetsmiljöverket att ta en eller två årsarbetskrafter i anspråk och kräva viss systemanpassning. De nya uppgifterna bedöms sammantaget kunna hanteras inom befintliga anslagsramar.

De allmänna förvaltningsdomstolarna kommer att få hantera något fler mål med anledning av den nya sanktionsavgiften. Att de allmänna förvaltningsdomstolarna kan få fler mål att handlägga är avhängigt att fler kontroller görs längs vägarna. I sammanhanget och mot bakgrund av påpekandet från *Kammarrätten i Sundsvall* kan det noteras att andelen utlandsetablerade transportföretag som överklagar andra sanktionsbeslut på yrkestrafikområdet är någon procent. Samtidigt kommer de allmänna förvaltningsdomstolarna inte längre att handlägga mål om utstationering där Arbetsmiljöverket begär att en sanktionsavgift ska få tas ut av ett utlandsetablerat transportföretag i de fall transportföretaget inte godkänt ett avgiftsföreläggande.

De allmänna domstolarna kan få marginellt fler mål genom att ett straffansvar införs för beställaren. De tillkommande kostnaderna bedöms bli begränsade och förutses hanteras inom givna anslagsramar.

Registrering av vägarbetstid

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kommer att kunna besluta om föreskrifter om hur en arbetsgivare och egenföretagare ska föra ett register över arbetstiden. Det innebär en tillkommande arbetsuppgift för den myndighet som regeringen bestämmer ska besluta om föreskrifter. Den nya uppgiften bedöms sammantaget kunna hanteras inom befintliga anslagsramar.

9.5 Övrigt

Regeringens bedömning: I någon mån kan förslagen leda till ökade skatteintäkter och intäkter i form av sanktionsavgifter till staten. Järnvägstransporternas konkurrenskraft ökar i relation till transporter av utlandsetablerade transportföretag, vilket kan leda till en viss överflyttning från vägtransporter till järnvägstransporter.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans yttrar sig särskilt i frågan.

Utredningens bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans yttrar sig särskilt i frågan.

Skälen för regeringens bedömning

Övriga konsekvenser för staten

Förslagen bedöms i viss mån leda till ökade skatteintäkter, främst som en följd av att nya utstationeringsbestämmelser införs. Det är sannolikt att fler svenska transportföretag i högre grad kommer att kunna konkurrera med de utlandsetablerade transportföretagen, i fråga om både transporter som utförs till och från Sverige och om inrikestransporter. Vidare kommer staten att få ökade intäkter vid genomförande av sanktionsväxlingarna.

Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män

De föreslagna ändringarna ska tillämpas på samma sätt på män och kvinnor. Eftersom vägtransportbranschen såväl vad gäller förare som andra funktioner i Sverige i högre utsträckning domineras av män än kvinnor, kommer reglerna sannolikt i praktiken att påverka fler män än kvinnor.

Konsekvenser i övrigt

Med de ändringar och förtydliganden som görs gällande utstationeringsbestämmelserna bl.a. gällande cabotagetransporter får det antas att transporter på järnväg i Sverige kommer att bli konkurrenskraftigare på kortare sträckor än 600 kilometer. Det kan i så fall leda till en överflyttning av transporter från väg till järnväg. Det är 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 enligt Trafikverkets rapport Hinder för ökad omlastning till intermodala järnvägstransporter från 2019.

Förslagets förenlighet med EU-rätten och internationella åtaganden

Förslagen säkerställer att svenska regler överensstämmer med rättsakterna i mobilitetspaketet. Även i övrigt bedöms förslagen vara förenliga med EU-rätten.

Förslagen bedöms inte påverka Sveriges internationella åtaganden i övrigt.

10 Författningskommentar

10.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare

Tillämpningsområde

1 § Denna lag gäller när en arbetsgivare som är etablerad i ett annat land än Sverige utstationerar arbetstagare här i landet i samband med att arbetsgivaren tillhandahåller tjänster över gränserna. Vid bedömningen av om en arbetsgivare är

etablerad i ett annat land än Sverige ska de omständigheter som rör arbetsgivarens verksamhet i det andra landet och, vid behov, arbetsgivarens verksamhet i Sverige beaktas.

Dessutom finns i 23 § bestämmelser om arbetsgivare som har sin hemvist eller sitt säte i Sverige och utstationerar arbetstagare till ett annat medlemsland inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller Schweiz.

Lagen gäller även när en arbetsgivare enligt 4 § tredje stycket eller 23 § andra stycket hyr ut eller ställer en arbetstagare till förfogande till ett användarföretag som i sin tur sänder arbetstagaren till ett annat land än det där användarföretaget är etablerat.

Lagen innehåller även särskilda bestämmelser som ska tillämpas vid utstationering av förare på vägtransportområdet i vissa fall.

Paragrafen anger, tillsammans med 2 och 3 §§, lagens tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

Ett nytt *fyärde stycke* tillkommer. Av stycket framgår att lagen innehåller särskilda bestämmelser som ska tillämpas i vissa fall vid utstationering av förare på vägtransportområdet. Sådana särskilda bestämmelser finns t.ex. i 5 b och 45 a §§. Dessa bestämmelser är inte tillämpliga vid all utstationering av förare utan endast i situationer där föraren utför transporter åt ett transportföretag som är etablerat utanför Sverige. Bestämmelserna är inte tillämpliga när utstationering av en förare sker enligt 4 § första stycket 2 eller 3 till ett koncernbolag eller användarbolag som är etablerat i Sverige. Lagens bestämmelser i övrigt är som utgångspunkt tillämpliga även vid utstationering av förare. Endast i den mån det uttryckligen anges i lagen ska vissa bestämmelser inte tillämpas vid utstationering av förare.

Utstationering

Utstationering i allmänhet

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

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

I paragrafen anges vad som avses med en utstationerad arbetstagare. Övervägandena finns i avsnitt 6.4 och 6.6.

I lagen finns vissa bestämmelser som gäller förare inom vägtransportsektorn. Förare definieras i 5 a §. Med en utstationerad arbetstagare avses även en förare, om denne omfattas av en utstationeringssituation. *Första stycket* ändras genom att det förs in hänvisningar till 5 c, 5 d och 5 e §§. I dessa paragrafer finns bestämmelser om att förare i vissa fall inte ska anses vara utstationerade.

Vissa särskilda bestämmelser om utstationering av förare

5 a § *Med förare avses en arbetstagare som utför yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lastbil eller yrkesmässiga persontransporter med buss.*

Paragrafen, som är ny, innehåller en förklaring av vad som i lagen avses med förare. Övervägandena finns i avsnitt 6.4.

En förare är en arbetstagare som utför arbete genom att transportera gods med personbil eller lastbil eller personer med buss. Med personbil, lastbil och buss avses detsamma som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Att föraren ska vara en arbetstagare innebär att han eller hon inte utför arbetet i egenskap av egenföretagare. De transporter som föraren utför ska vidare vara yrkesmässiga. Det innebär att föraren utför transporter åt ett transportföretag, dvs. ett företag vars verksamhet består i att bedriva yrkesmässig trafik. Med yrkesmässig trafik avses att fordon och förare mot betalning ställs till annans förfogande för transporter av personer eller gods, dvs. transporterna utförs för annans räkning än transportföretagets, jfr Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG och yrkestrafiklagen (2012:210). Den arbetstagare som kör ett fordon som transporterar gods eller personer inom ett företags egen verksamhet (egen regi) omfattas alltså inte.

Det som i lagen anges om en utstationerad arbetstagare avser även en förare, om denne omfattas av en utstationeringssituation enligt 4 § eller 5 b §.

5 b § *Utstationering föreligger när en arbetsgivare sänder en förare, som vanligtvis arbetar i ett annat land, till Sverige för att åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige under en begränsad tid utföra*

1. en gods- eller persontransport där all lastning och lossning av gods respektive all på- och avstigning av passagerare sker i Sverige, eller

2. en persontransport där både på- och avstigning av passagerare sker i Sverige i samband med internationell linjetrafik.

Ett anställningsförhållande ska råda mellan arbetsgivaren och föraren under utstationeringstiden.

I paragrafen, som är ny, anges att utstationering föreligger i vissa situationer. Paragrafen genomför artikel 1.7 i direktiv (EU) 2020/1057 men har fått en vidare utformning än den angivna artikeln. Övervägandena finns i avsnitt 6.3 och 6.5.

Utstationering föreligger när en förare sänds till Sverige för att åt ett utlandsetablerat transportföretag utföra vägtransporttjänster som i sin helhet äger rum i Sverige. I dessa situationer anses kriterierna för att utgöra en utstationeringsåtgärd enligt 4 § att vara uppfyllda. Även kriterierna i 5 § för vad som avses med en utstationerad arbetstagare kommer att vara uppfyllda. Vid tillämpning av paragrafen behöver alltså i praktiken ingen bedömning göras av om kriterierna i 4 och 5 §§ är uppfyllda i det enskilda fallet. En förutsättning är att ett anställningsförhållande råder mellan arbetsgivaren och föraren under utstationeringstiden. Paragrafen överlappar därmed 4 § men behandlar utstationering specifikt avseende förare. Paragrafen är dock inte uttömmande i fråga om när utstationering av en förare föreligger. En förare kan alltså vara utstationerad även när han eller hon utför andra typer av transporter än de som avses i paragrafen. I de fallen tillämpas 4 §.

Det krävs tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik. Ett transportföretag anses vara etablerat i det land där tillståndet ges. Det utlandsetablerade

transportföretaget kan vara förarens arbetsgivare. Arbetsgivaren kan dock också vara ett företag inom samma koncern som transportföretaget eller t.ex. ett bemanningsföretag som har hyrt ut föraren till transportföretaget.

Paragrafen är tillämplig när exempelvis ett utlandsetablerat transportföretag, tillika arbetsgivare, för egen räkning och under egen ledning sänder en förare till Sverige för att utföra en sådan transport som avses i paragrafen enligt ett avtal som arbetsgivaren har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna. Paragrafen är också tillämplig när ett utlandsetablerat transportföretag tar emot en förare som hyrts ut eller ställts till förfogande av en arbetsgivare som också är etablerad utanför Sverige och transportföretaget sedan sänder föraren till Sverige för att utföra en sådan transport som avses i paragrafen.

Första stycket första punkten behandlar godstransporter där all lastning och lossning sker i Sverige och persontransporter där all på- och avstigning av passagerare sker i Sverige. Att gods- respektive persontransporten ska ske med personbil eller lastbil respektive med buss framgår av 5 a §. Punkten omfattar buss- och godscabotage. Cabotagetransporter är tillfälliga inrikestransporter som utförs av ett transportföretag etablerat i ett annat land än där transporten utförs. I fråga om transporter som utförs av transportföretag etablerade inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet finns bestämmelser om cabotagetransporter i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg och i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring i förordning (EG) nr 561/2006. Det saknar betydelse om den transport som utförs uppfyller villkoren för att utgöra en cabotagetransport enligt de nämnda EU-förordningarna. I fråga om godscabotage saknar det alltså betydelse om det tidsintervall eller antal transporter som anges i artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009 överskrids. På samma sätt saknar det betydelse om transportererna inte längre kan anses vara tillfälliga enligt förordning (EG) nr 1073/2009. Även situationer där de transporter som utförs kan anses utgöra olaga yrkesmässig trafik omfattas. Punkten omfattar även sådana vägtransporter inom Sveriges gränser som utförs inom ramen för s.k. kombinerade transporter, när transportföretaget är etablerat i ett annat land. Bestämmelser om kombinerade transporter finns i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Under förutsättning att vägtransporten sker inom Sveriges gränser saknar det alltså betydelse om denna transport utgör en del av en kombinerad transport som i sig utgör en internationell transport. Lastning respektive lossning av gods kan avse överflyttning av en container eller annan lastbärare innehållande gods från ett tåg eller en båt till ett vägfordon, eller vice versa. Om ett transportföretag är etablerat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, kan en rätt att utföra tillfälliga inrikestransporter i ett annat land följa av bilaterala eller multilaterala överenskommelser.

Första stycket andra punkten omfattar sådana cabotagetransporter med buss som avses i andra strecksatsen i artikel 2.7 i förordning (EG) nr 1073/2009. Även i detta fall kan, i fråga om transportföretag etablerade utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, en rätt att utföra

tillfälliga inrikestransporter i samband med internationell linjetrafik i ett annat land följa av bilaterala eller multilaterala överenskommelser. Med linjetrafik avses detsamma som i förordning (EG) nr 1073/2009, dvs. persontransporter med buss som sker på regelbundna tider längs bestämda färdvägar, där passagerare får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser.

För att en utstationering ska föreligga ska enligt *andra stycket* ett anställningsförhållande råda mellan arbetsgivaren och föraren under utstationeringstiden. En motsvarande bestämmelse finns i 4 § andra stycket, vilken tillämpas vid utstationering enligt 4 §.

5 c § Utstationering enligt 4 § första stycket 1 föreligger inte när en förare vid utförandet av en transport passerar genom Sverige utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare.

I paragrafen, som är ny, anges att utstationering av en förare inte föreligger i vissa fall. Paragrafen genomför artikel 1.5 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 6.6.1 och 6.6.2.

En förare är inte utstationerad om han eller hon passerar genom Sverige med en transport utan att lasta eller lossa gods eller ta upp eller släppa av passagerare, dvs. utför s.k. transittransporter genom Sverige. Undantaget gäller fall som avses i 4 § första stycket 1. Undantaget gäller alltså inte i sådana utstationeringsfall som avses i 4 § i övrigt.

5 d § Utstationering enligt 4 § första stycket 1 föreligger inte när en förare utför bilaterala transporter till eller från Sverige.

Med en bilateral transport avses en gods- eller persontransport mellan transportföretagets etableringsland och ett annat land, där

1. lastning av gods eller påstigning av passagerare sker i det ena landet och lossning av gods eller avstigning av passagerare sker i det andra landet, eller

2. både på- och avstigning av passagerare sker i transportföretagets etableringsland, när transporten utförs i syfte att genomföra lokala utflykter i ett annat land.

I paragrafen, som är ny, regleras att utstationering av en förare inte föreligger när han eller hon utför bilaterala transporter. Paragrafen genomför artikel 1.3 första och andra styckena och artikel 1.4 första och andra styckena i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 6.6.1 och 6.6.3.

En grundläggande förutsättning för att paragrafen ska vara tillämplig är att det handlar om en situation som avses i 4 § första stycket 1, dvs. fall där ett transportföretag för egen räkning och under egen ledning sänder en hos transportföretaget anställd förare till Sverige enligt avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsten. Andra fall av utstationering enligt 4 § omfattas inte av undantaget.

Enligt *första stycket* är föraren i det aktuella fallet inte utstationerad om han eller hon utför bilaterala transporter till eller från Sverige. Vad som avses med en bilateral transport förklaras i andra stycket men avser i korthet en internationell transport som utförs till eller från det land där transportföretaget är etablerat. Undantaget omfattar även en vägtransport som utgör del av en kombinerad transport, om vägtransporten i sig utgör

en bilateral transport. Även en transport som delvis sker med båt eller tåg omfattas, när en lastbil innehållande gods transporteras på en färja eller på ett tåg en del av sträckan.

Undantaget i stycket bör tillämpas med restriktivitet. En förutsättning för att en utstationering inte ska anses föreligga är att föraren i fråga utför transporten även i den del som sker i etableringslandet. Om en förare exempelvis endast utför den del av en bilateral transport som sker inom Sveriges gränser är undantaget inte tillämpligt. En förare som utför en godstransport mellan transportföretagets etableringsland och Sverige ska alltså inte anses vara utstationerad till Sverige men undantaget gäller inte om han eller hon byter av en annan förare och endast utför den del av den bilaterala transporten som sker inom Sveriges gränser.

Vidare är det endast om föraren enbart utför bilaterala transporter som undantaget i första stycket blir tillämpligt. Detta undantag omfattar därmed inte situationer där föraren samtidigt utför en inrikestransport enligt 5 b § eller en internationell transport som inte är bilateral, om det inte är fråga om sådana situationer som avses i 5 e §. I fråga om godstransporter innebär detta att undantaget endast gäller om det fordon med vilket transporten utförs enbart är lastat med gods som ska transporteras till eller från transportföretagets etableringsland. I fråga om passagerartransporter gäller undantaget endast när passagerare stiger på en buss i transportföretagets etableringsland och stiger av i Sverige, eller tvärtom, eller när samtliga passagerare som kliver på bussen i etableringslandet också transporteras tillbaka dit inom ramen för samma resa utan att några nya passagerare tillkommer efter det att bussen lämnat etableringslandet. Om kriterierna uppfylls är föraren inte utstationerad i Sverige.

Enligt *andra stycket* avses med bilateral transport en transport som äger rum mellan två länder, om transportföretaget som utför transporten är etablerat i ett av länderna. En bilateral transport är alltså en särskild sorts internationell transport. Första punkten a genomför artikel 1.3 andra stycket i direktiv (EU) 2020/1057 och avser en bilateral transport av gods. En förare kan i ett och samma fordon utföra flera bilaterala transporter samtidigt, t.ex. om fordonet är lastat med flera kollin av styckegods som ska lossas på olika ställen. Godset måste dock transporteras till eller från företagets etableringsland för att det ska vara fråga om en bilateral transport. Transporten ska ske med personbil eller lastbil. Första punkten b genomför artikel 1.4 andra stycket i direktiv (EU) 2020/1057 och avser en bilateral persontransport med buss. En sådan transport innebär att passagerare transporteras från transportföretagets etableringsland till ett annat land, eller tvärtom, eller att passagerare både stiger på och kliver av bussen i transportföretagets etableringsland men däremellan transporteras i ett annat land. Syftet ska i det fallet vara att genomföra lokala utflykter i det andra landet. Detta skulle t.ex. kunna avse s.k. rundresor.

5 e § Utstationering enligt 4 § första stycket 1 föreligger inte när en förare under en resa till eller från det land där transportföretaget är etablerat lastar gods eller tar upp passagerare vid högst ett tillfälle och lossar gods eller släpper av passagerare vid högst ett tillfälle samtidigt som föraren därutöver enbart utför bilaterala transporter. Om det är fråga om en godstransport, föreligger utstationering inte heller när föraren under återresan till etableringslandet lastar

gods vid högst två tillfällen och lossar gods vid högst två tillfällen, om enbart bilaterala transporter utfördes under resan från etableringslandet.

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

I paragrafen, som är ny, regleras att utstationering av en förare, utöver vad som framgår av 5 d §, inte föreligger i vissa fall. Paragrafen genomför artikel 1.3 tredje och fjärde styckena och artikel 1.4 tredje stycket i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 6.6.1 och 6.6.4.

Av *första stycket* framgår att en förare som utför en bilateral transport kan utföra vissa ytterligare aktiviteter och ändå inte vara utstationerad. Den grundläggande förutsättningen för att föraren inte ska anses vara utstationerad är densamma som i 5 d §, dvs. det ska vara fråga om en situation där transportföretaget för egen räkning och under egen ledning sänder föraren till Sverige enligt avtal som transportföretaget har ingått med den i Sverige verksamma mottagaren av tjänsterna, jfr 4 § första stycket 1. Andra fall av utstationering enligt 4 § omfattas inte av undantaget. I likhet med 5 d § omfattar undantaget inte heller situationer där andra typer av transporter utförs samtidigt med sådana transporter som avses i paragrafen.

En annan förutsättning är att föraren samtidigt utför en eller flera bilaterala transporter. Den bilaterala transporten kan utföras till eller från Sverige, men den kan också utföras mellan två andra länder. Om transportföretaget är etablerat i Italien kan en bilateral transport t.ex. äga rum mellan Italien och Sverige. En bilateral transport kan dock t.ex. också äga rum mellan Italien och Norge och föraren kan då färdas genom Sverige under resan. En sådan bilateral transport kan i viss utsträckning kombineras med icke-bilaterala transporter till eller från Sverige utan att föraren ska anses vara utstationerad här. I fråga om persontransporter medges att föraren utöver den bilaterala transporten under resans gång kan ta upp passagerare vid ett tillfälle och släppa av passagerare vid ett tillfälle. En sådan icke-bilateral transport får äga rum såväl under resan från transportföretagets etableringsland som under returresan.

Även i fråga om godstransporter kan icke-bilaterala transporter utföras samtidigt som den bilaterala transporten utan att föraren ska anses vara utstationerad. För godstransporter är undantaget utformat på det sättet att två icke-bilaterala transporter kan utföras under returresan till etableringslandet, under förutsättning att ingen icke-bilateral transport ägt rum på resan från etableringslandet. Under en bilateral transport till eller från företagets etableringsland kan föraren alltså lasta ytterligare gods en gång och lossa gods en gång i de länder som föraren passerar under resan. Om ingen sådan aktivitet utförts på resan från etableringslandet kan två lastningar och lossningar äga rum på returresan.

Undantagen ska räknas i förhållande till en enskild resa från och tillbaka till etableringslandet. Om föraren utför flera bilaterala transporter under en och samma resa är det inte möjligt med undantag för fler än sammanlagt två icke-bilaterala transporter under hela denna resa.

Av *andra stycket* framgår att undantaget i första stycket enbart gäller om sådan på- och avstigning av passagerare eller lastning och lossning av gods som avses i andra stycket äger rum i olika länder. De icke-bilaterala transporter som avses ska alltså vara internationella. Transporttjänsterna

får med andra ord inte äga rum mellan två platser i samma land, dvs. det får inte röra sig om inrikestransporter. Paragrafen påverkar därmed inte om utstationering enligt 5 b § föreligger.

Från och med den 21 augusti 2023 gäller paragrafen endast om det fordon som föraren kör är utrustat med en särskild typ av färdskrivare, se 5 f §.

5 f § Det som sägs i 5 e § gäller endast om det fordon som används för transporten är utrustat med en smart färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

Paragrafen, som är ny, reglerar en förutsättning för att 5 e § ska gälla. Paragrafen genomför artikel 1.3 femte stycket och 1.4 fjärde stycket i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 6.6.4.

Enligt paragrafen är det en förutsättning för att en förare som utför sådana icke-bilaterala internationella transporter som avses i 5 e § inte ska anses vara utstationerad att det fordon som används för transporten är utrustat med en särskild typ av färdskrivare. Bestämmelser om färdskrivare finns i Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 165/2014 (färdskrivarförordningen).

Det finns olika typer av färdskrivare. I artikel 8–11 i färdskrivarförordningen finns bestämmelser om s.k. smarta färdskrivare. En smart färdskrivare registrerar bl.a. fordonets position automatiskt vid vissa tillfällen. Genom förordning (EU) 2020/1054 har färdskrivarförordningen ändrats och enligt de nya bestämmelserna om smarta färdskrivare ska sådana färdskrivare även automatiskt registrera när ett fordon passerar en landsgräns. Dessutom kommer de ha en funktion för att registrera lastnings- och lossningsoperationer. Färdskrivare som uppfyller de nya kraven benämns vanligtvis smart färdskrivare version 2. För att föraren inte ska anses vara utstationerad när han eller hon utför sådana ytterligare aktiviteter som avses i 5 e § ska alltså fordonet vara utrustat med en smart färdskrivare version 2.

Krav på att smarta färdskrivare version 2 ska monteras i fordon som för första gången registreras i en medlemsstat inom EU kommer att börja gälla från och med den 21 augusti 2023, jfr bestämmelsen om ikraftträdande.

Arbets- och anställningsvillkor

Författningsreglerade villkor vid långvarig utstationering

14 a § *Vid utstationering av en förare gäller, om transportföretaget är förarens arbetsgivare, i fråga om 11–14 §§ att*

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

2. utstationeringstiden inte ska slås samman med den tid under vilken föraren, eller en annan förare som han eller hon ersätter, tidigare har varit utstationerad för att utföra transporter.

I paragrafen, som är ny, finns bestämmelser om hur utstationeringstiden för förare i vissa fall ska beräknas vid tillämpningen av s.k. långvarig utstationering. Den genomför artikel 1.8 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 6.10.

I 11–14 §§ finns regler om när arbetstagaren är utstationerad under en längre tid, s.k. långvarig utstationering. Det är fråga om situationer när en arbetstagare har varit utstationerad i mer än 12 månader eller, i vissa fall, mer än 18 månader. Särskilda regler gäller om hur utstationeringstiden ska beräknas vid tillämpningen av bestämmelserna om långvarig utstationering när det är fråga om utstationering av förare i vissa fall. Det gäller fall som avses i 4 § förstycket 1 och fall som avses i 5 b § om transportföretaget är förarens arbetsgivare I andra situationer av utstationering av förare tillämpas i stället de ordinarie bestämmelserna i 11–14 §§ fullt ut.

Av *första punkten* framgår att utstationeringen anses upphöra när föraren lämnar Sverige vid utförandet av en internationell transport vid bedömningen av om bestämmelserna om långvarig utstationering blir tillämpliga. Inom EU är internationella transporter och internationella persontransporter definierade i godsförordningen (artikel 2.2) och i bussförordningen (artikel 2.1). Med internationell transport avses här detsamma som i dessa EU-förordningar. Det gäller även när det är ett transportföretag från tredjeland som utför transporten. Om föraren tillfälligt lämnar Sverige på ett annat sätt än genom att utföra en internationell transport, ska utstationeringen inte anses upphöra. Kortare avbrott i arbetet, exempelvis under en semesterledighet, bör alltså inte påverka bedömningen av hur länge föraren har varit utstationerad i Sverige. Att utstationeringen anses upphöra påverkar dock inte hur lång en utstationeringsperiod kan anses vara i andra sammanhang. En utstationeringsdeklaration bör t.ex. kunna avse en annan tidsperiod, även om föraren under den tiden utför flera internationella transporter till och från Sverige.

Enligt 13 § ska den tid som två eller flera arbetstagare har varit utstationerade i Sverige i vissa situationer läggas samman vid bedömningen av den sammanlagda utstationeringstiden. Av *andra punkten* framgår dock att utstationeringstiden för förare, i de situationer paragrafen är tillämplig, inte ska läggas samman med tid då samma förare tidigare varit utstationerad i Sverige. Om föraren ersätter en annan förare för att utföra transporter, ska utstationeringstiden inte heller slås samman med den tid som den tidigare föraren varit utstationerad.

Samarbete mellan myndigheter och information

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

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

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

Paragrafen reglerar bistånd mellan behöriga myndigheter. Övervägandena finns i avsnitt 6.8.

Ändringen i *andra stycket* innebär att en behörig myndighet i Sverige får begära bistånd från en behörig myndighet i ett annat land inom EES, även om information som efterfrågas inte har betydelse för handläggningen av ett ärende hos myndigheten. Informationen kan t.ex. behövas hos arbetsmarknadens parter.

Anmälningsskyldighet och skyldighet att tillhandahålla dokumentation vid vissa vägtransporter

Särskilda bestämmelser vid utstationering av förare

45 a § *Vid utstationering av förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige tillämpas inte 29–31 §§ om anmälningsskyldighet.*

Om transportföretaget är förarens arbetsgivare tillämpas inte heller någon av

- 1. 22 § om skyldighet att tillhandahålla handlingar,*
- 2. 32 och 33 §§ om skyldighet att utse en kontaktperson, eller*
- 3. 45 § om skyldighet att utse en behörig företrädare att förhandla om och sluta kollektivavtal.*

I stället finns bestämmelser i 45 b–45 h §§ som tillämpas i sådana fall.

I paragrafen, som är ny, anges att vissa paragrafer i lagen inte ska gälla vid utstationering av förare i vissa fall. Paragrafen genomför första ledet i artikel 1.11 i direktiv (EU) 2020/1057 men ges en vidare utformning än vad artikeln kräver. Övervägandena finns i avsnitt 6.7.1.

En del av de bestämmelser i lagen som reglerar administrativa krav och kontrollåtgärder ska inte gälla vid utstationering av förare i vissa fall. De paragrafer som räknas upp i *första stycket* ska inte tillämpas när arbetsgivaren sänder förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag etablerat i ett annat land. Det gäller kraven i 29–31 §§ om att arbetsgivaren ska anmäla en utstationering. Detta gäller oavsett vilken utstationeringssituation enligt 4 § eller 5 b § som föreligger. Ett avgörande rekvisit för paragrafens tillämplighet är dock att transportföretaget ska vara etablerat utanför Sverige. Detta innebär att paragrafen inte omfattas av situationer där en förare utstationeras till ett användarföretag eller ett koncernföretag som är etablerat i Sverige. I dessa situationer tillämpas i stället fullt ut de vanliga administrativa kraven och kontrollåtgärderna i 22 §, 29–33 §§ och 45 §.

Om transportföretaget är förarens arbetsgivare, dvs. i fall som avses i 4 § första stycket 1 och 5 b §, framgår av *andra stycket* att ytterligare paragrafer inte ska tillämpas. Dessa är 22 § om skyldighet för utstationerande arbetsgivare att i vissa fall tillhandahålla handlingar, 32 och 33 §§ om att arbetsgivaren ska anmäla en utstationering och utse en kontaktperson i Sverige och 45 § om att utse en behörig företrädare vid kollektivavtalsförhandlingar. Av *tredje stycket* framgår att i 45 b–45 h §§ finns bestämmelser som gäller i stället i dessa fall.

Skyldighet för arbetsgivare att ge in en utstationeringsdeklaration

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

Om förändringar sker i verksamheten på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats i utstationeringsdeklarationen, ska arbetsgivaren omgående anmäla de ändrade uppgifterna till Arbetsmiljöverket.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om skyldigheter i fråga om utstationeringsdeklarationer i vissa fall. Den utformas delvis med 29 § som förebild. Paragrafen genomför delar av artikel 1.11 första stycket a och artikel 1.12 i direktiv (EU) 2020/1057 men ges en vidare utformning än vad artikel 1.11 kräver. Övervägandena finns i avsnitt 6.7.2.

Enligt *första stycket* ska en arbetsgivare som utstationerar förare till Sverige för att utföra transporter åt ett transportföretag etablerat utanför Sverige ge in en utstationeringsdeklaration senast när föraren påbörjar arbetet här. Det gäller samtliga fall som avses i 4 och 5 b §§. Om det är fråga om en internationell transport, påbörjas utstationeringen i Sverige när fordonet passerar den svenska gränsen. Utstationeringsdeklarationen ska ges in till Arbetsmiljöverket. När en skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration föreligger ska inte en anmälan enligt 29 § ske, jfr 45 a §. Enligt 5 c, 5 d och 5 e §§ ska en förare inte anses utstationerad i vissa särskilda fall och i sådana fall ska en utstationeringsdeklaration inte lämnas in.

Enligt *andra stycket* ska arbetsgivaren omgående till Arbetsmiljöverket anmäla om det sker förändringar på ett sätt som har betydelse för de uppgifter som har lämnats. Det kan t.ex. gälla förändringar i fråga om start- eller slutdatum för utstationeringen, vilket fordon som används samt vilken eller vilka typer av transporttjänster som ska utföras. Enligt 45 i § får regeringen meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får även meddela ytterligare föreskrifter om inlämning av utstationeringsdeklaration och anmälan av ändrade uppgifter.

Skyldighet för arbetsgivare att ge in dokumentation efter utstationeringsperioden

45 c § *En arbetsgivare som ska ge in en utstationeringsdeklaration enligt 45 b § ska efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket lämna in kopior av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar samt bevis om utförda transporter och färdskrivardata.*

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

Paragrafen, som är ny, innehåller en skyldighet för arbetsgivaren att lämna in viss dokumentation efter utstationeringsperioden. Den utformas delvis med ledning av 22 §. Paragrafen genomför delar av artikel 1.11 första stycket c i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 6.7.3.

Enligt *första stycket* ska en arbetsgivare som omfattas av kravet på att ge in en utstationeringsdeklaration lämna in viss ytterligare dokumentation efter utstationeringen, om detta begärs av Arbetsmiljöverket. Den dokumentation som avses gäller handlingar i form av kopior av anställningsavtal, lönespecifikationer, tidrapporter och intyg över gjorda löneutbetalningar. Även bevis om de transporter som har utförts och uppgifter från färdskrivaren ska på begäran ges in.

Enligt *andra stycket* ska dokumentationen lämnas in till Arbetsmiljöverket inom åtta veckor från tidpunkten för begäran. Enligt 45 i § får reger-

ingen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter om hur dokumentationen ska lämnas in.

Skyldighet för transportföretag och förare att tillhandahålla dokumentation vid vägkontroll

45 d § *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*

- 1. en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen,*
- 2. bevis om de transporter som har betydelse för bedömningen av utstationeringsfrågan, och*
- 3. färdskrivardata.*

Paragrafen, som är ny, inför en skyldighet för vissa transportföretag att säkerställa att viss dokumentation visas upp vid en vägkontroll. Den genomför artikel 1.11 första stycket b i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 6.7.4.

Enligt paragrafen har ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige en skyldighet att säkerställa att en utstationerad förare för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll visar upp viss dokumentation. Skyldigheten gäller oavsett vilken utstationeringssituation enligt 4 eller 5 b §§ som föreligger. Det spelar alltså ingen roll om transportföretaget är förarens arbetsgivare eller inte. Även ett transportföretag som utför transporten med en förare som är anställd hos ett annat företag inom samma koncern som transportföretaget eller med en förare som är inhyrd från ett bemanningsföretag ska säkerställa att dokumentationen kan visas upp. I praktiken kommer det, i likhet med vad som t.ex. gäller för de bevis om cabotagetransporter som ska tillhandahållas vid en vägkontroll, att vara föraren som faktiskt ska visa upp handlingarna.

Enligt *första punkten* ska en kontrolltjänsteman få ta del av en kopia av utstationeringsdeklarationen. I de fall transportföretaget inte är förarens arbetsgivare måste transportföretaget alltså säkerställa att det får en kopia av den deklaration som arbetsgivaren ska lämna in enligt 45 b §. Enligt *andra punkten* ska kontrolltjänstemannen få ta del av bevis om relevanta transporter, t.ex. frakthandlingar. Kopian av utstationeringsdeklarationen och bevisen kan visas upp i pappersform eller i elektronisk form. Uppvisande av färdskrivardata enligt *tredje punkten* kan ske genom att tillhandahålla uppgifter från fordonets färdskrivare, t.ex. genom att visa upp färdskrivarens diagramblad eller genom att uppgifter från en digital färdskrivare överförs till kontrolltjänstemannen.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får enligt 45 i § meddela ytterligare föreskrifter om tillhandahållande av dokumentationen. Föreskrifterna kan t.ex. avse vilka transporter och bevis som avses, innehållet i bevisen, krav på och utformning av kopian av utstationeringsdeklarationen och hur äktheten av dokumentationen ska säkerställas.

45 e § *En förare som utför en transport som avses i 5 c, 5 d eller 5 e § ska för en kontrolltjänsteman vid en vägkontroll visa upp*

- 1. bevis om de transporter som har betydelse för bedömningen av utstationeringsfrågan, och*
- 2. färdskrivardata.*

Paragrafen, som är ny, reglerar en skyldighet för en förare att i vissa fall tillhandahålla viss dokumentation vid en vägkontroll. Paragrafen genomför artikel 1.11 andra stycket i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 6.7.4.

En förare som utför transporter som avses i 5 c, 5 d eller 5 e § har en skyldighet att vid en vägkontroll visa upp bevis om de transporter som har betydelse för utstationeringsfrågan och färdskrivardata. Skyldigheten att visa upp sådan dokumentation kan bidra till att avgöra om föraren ska anses vara undantagen från utstationering enligt nämnda paragrafer. De bevis som avses kan gälla transporter som äger rum här i landet men också bevis på de internationella transporter som är relevanta för att bedöma om en förare ska undantas från utstationering. I fråga om denna dokumentation finns inga särskilda sanktioner i lagen. Handlingarna ska dock enligt andra regelverk visas upp vid en kontroll och sanktioner kan då påföras om så inte sker, jfr förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska Ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Regeringen får enligt 45 i § meddela ytterligare föreskrifter om tillhandahållande av dokumentationen. Föreskrifterna kan t.ex. avse vilka transporter som bevisen ska avse, innehållet i bevisen och hur äktheten av dokumentationen ska säkerställas.

Sanktionsavgift

45 f § *En sanktionsavgift ska tas ut om ett transportföretag har överträtt bestämmelsen om att på begäran visa upp en utstationeringsdeklaration i 45 d § 1.*

I fråga om sanktionsavgiften tillämpas 38 §.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om sanktionsavgifter. Paragrafen genomför artikel 5.2 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 6.7.5.

Paragrafens *första stycke* innebär att en sanktionsavgift ska tas ut av ett transportföretag som har överträtt bestämmelsen i 45 d § 1, dvs. som inte har säkerställt att en kopia av den inlämnade utstationeringsdeklarationen kunnat visas upp. Sanktionsavgiften ska påföras det transportföretag som utför transporten oavsett om transportföretaget är förarens arbetsgivare eller inte. Av 45 b § andra stycket framgår att utstationeringsdeklarationen under vissa förutsättningar ska ändras genom anmälan till Arbetsmiljöverket. Paragrafen gäller utöver 37 § i de fall 45 a § anger att vissa av de krav som sanktioneras genom 37 § inte ska gälla.

I *andra stycket* anges att 38 § ska tillämpas i fråga om sanktionsavgiften. Detta innebär enligt den paragrafens första stycke att en avgift ska påföras även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Det gäller alltså ett strikt ansvar för sådana överträdelser.

Hänvisningen till 38 § andra stycket innebär att avgiften får sättas ned helt eller delvis i vissa fall. 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.

Avgiften ska enligt hänvisningen till 38 § tredje stycket tillfalla staten.

45 g § *När ett beslut om sanktionsavgift enligt 45 f § har fått laga kraft får det verkställas enligt utsökningsbalken.*

Paragrafen, som är ny, reglerar verkställighet av sanktionsavgifter. Övervägandena finns i avsnitt 6.7.5.

Enligt paragrafen får ett beslut om sådan sanktionsavgift som avses i 45 f § verkställas enligt utsökningsbalken när det har fått laga kraft. Detta innebär att beslutet gäller som en exekutionstitel så snart det har fått laga kraft.

Beställaransvar

45 h § *Om ett transportföretag som är etablerat i ett annat land än Sverige utför en transport med en utstationerad förare utan att en utstationeringsdeklaration har lämnats in enligt 45 b §, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har beställt transporten till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon*

1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skäligen anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att en utstationeringsdeklaration inte har lämnats in eller skulle lämnas in, eller

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

Det ska inte dömas till ansvar enligt första stycket 2 om beställaren gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att kontrollera att en utstationeringsdeklaration har lämnats in enligt 45 b §.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om straffansvar för den som beställer en transport som utförs av ett transportföretag som är etablerat utomlands. Paragrafen utformas delvis med ledning av 5 kap. 2 § yrkestrafiklagen (2012:210). Den genomför artikel 5.1 i direktiv (EU) 2020/1057. Övervägandena finns i avsnitt 6.7.6.

En inledande förutsättning för beställarens ansvar är att den förare som utför transporten är utstationerad utan att arbetsgivarens skyldighet att lämna in en utstationeringsdeklaration har fullgjorts. Ansvaret träffar den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har avtalat om en transport. Det kan t.ex. vara den som förmedlar transporter, en varuägare som beställer transporter för leverans av sina varor eller den som upphandlar transporter.

Ansvaret enligt *första stycket första punkten* omfattar samtliga beställare i en avtalskedja. Både den beställare som har slutit avtalet med transportföretaget och den som t.ex. har vänt sig till en förmedlare av transporttjänster för att beställa en transport omfattas alltså. Den avgörande tidpunkten för att avgöra om förutsättningarna för straffansvar föreligger är när transporten beställs. Beställaren ska alltså vara aktsam vid

tidpunkten för beställningen. Eventuell vetskap eller misstanke hos beställaren som uppkommer därefter inverkar däremot inte på straffansvaret.

En förare kan vid tidpunkten för beställningen redan vara utstationerad till Sverige. Om så är fallet, ska en utstationeringsdeklaration redan ha lämnats in enligt 45 b §. Det kan också vara så att föraren ännu inte utstationerats till Sverige vid tidpunkten för beställningen men beställaren känner till eller har skälig anledning att anta att föraren ska utstationeras utan att någon deklaration kommer att lämnas in. Det är även i sådana fall bara vetskap eller misstanke som föreligger vid tidpunkten för beställningen som har betydelse.

I *första stycket andra punkten* finns en förpliktelse för den som har slutit avtal om transporten med transportföretaget att underrätta Arbetsmiljöverket om utstationeringen. Ansvaret gäller för den som beställt en sådan inrikestransport som avses i 5 b § av ett utlandsetablerat transportföretag. Till skillnad från den föregående punkten avses alltså här ingen avtalskedja utan bara den som slutit avtalet med det företag som utför transporten. Skyldigheten att underrätta Arbetsmiljöverket ska fullgöras senast en dag efter att transporten har utförts. Med en dag avses närmast följande arbetsdag. Eftersom föraren då har påbörjat arbetet i Sverige, ska utstationeringen ha anmälts genom en utstationeringsdeklaration. Detta kan tjänstemottagaren kontrollera hos Arbetsmiljöverket eller direkt hos transportföretaget. Den som har beställt en transport som utförts med en utstationerad förare utan att en sådan deklaration finns hos Arbetsmiljöverket och inte fullgör sin skyldighet att underrätta Arbetsmiljöverket om utstationeringen kan alltså dömas till ansvar.

Enligt *andra stycket* ska den beställare som avses i andra punkten inte dömas till ansvar om han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras för att kontrollera att en utstationeringsdeklaration lämnas in. Detta kan till exempel ske genom att beställaren förhör sig hos transportföretaget om huruvida den eller de förare som kan komma i fråga för en transport kommer att vara utstationerade och, om så är fallet, ber om någon form av försäkran om att utstationeringsdeklarationer kommer att ges in.

Om det efteråt visar sig att arbetsgivaren ändå underlåtit att lämna in en deklaration samtidigt som beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som rimligen kan krävas för att undersöka sakförhållandena vid beställningstillfället, ska beställaren inte hållas ansvarig och inte heller vara skyldig att underrätta Arbetsmiljöverket. Förhållandet att den beställning som görs utgör en mycket liten del av hela den aktuella transporten medför att nivån för vad som skäligen kan begäras i form av undersökningar sänks. En förutsättning för att undgå ansvar är att beställaren vid tidpunkten för beställningen inte kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att arbetsgivaren inte lämnat eller haft för avsikt att lämna en utstationeringsdeklaration.

Rätt att meddela föreskrifter

45 i § Regeringen får meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla.

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om sanktionsavgifter enligt 45 f §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

- 1. inlämning av utstationeringsdeklaration och anmälan om ändrade uppgifter enligt 45 b §,*
- 2. inlämning av dokumentation enligt 45 c §, och*
- 3. tillhandahållande av dokumentation vid vägkontroller enligt 45 d och 45 e §§.*

Paragrafen, som är ny, innehåller bemyndiganden om rätten att meddela föreskrifter. Övervägandena finns i avsnitt 6.7.2–6.7.5.

Genom *första stycket* bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om vilka uppgifter en utstationeringsdeklaration ska innehålla.

Enligt det nya *andra stycket* får regeringen meddela ytterligare föreskrifter om sanktionsavgifter enligt 45 f §. Sådana föreskrifter kan bl.a. avse med vilket belopp sanktionsavgifter ska påföras, förskott för sanktionsavgifter och förfarandet vid påförande av sanktionsavgifter.

Med stöd av *tredje stycket första punkten* får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter om inlämning av utstationeringsdeklaration och anmälan av ändrade uppgifter som arbetsgivaren kan bli skyldig att lämna in enligt 45 b §. Föreskrifterna kan bl.a. avse hur inlämning och anmälan ska ske.

Enligt *andra punkten* får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter om inlämning av dokumentation enligt och 45 c §,

Med stöd av *tredje punkten* får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela ytterligare föreskrifter om tillhandahållande av dokumentation vid vägkontroller enligt 45 d och 45 e §§. Föreskrifterna kan bl.a. avse vilka bevis som ska uppvisas, krav på och utformning av kopian av utstationeringsdeklarationen och hur äktheten i dokumentationen ska säkerställas.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 21 augusti 2023 i fråga om 5 f § och i övrigt den 15 juni 2022.

2. De nya bestämmelserna i 5 c–5 e och 45 a–45 h §§ ska inte tillämpas på utstationering som har påbörjats före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

Lagändringarna träder enligt *första punkten* i kraft den 15 juni 2022, utom 5 f § som träder i kraft den 21 augusti 2023.

Andra punkten behandlar tillämpningen av vissa paragrafer i lagen. Bestämmelserna i 5 c, 5 d och 5 e §§, som reglerar att utstationering inte ska anses föreligga i vissa fall, ska inte tillämpas på utstationering som har påbörjats före ikraftträdandet. Huruvida en förare som före ikraftträdandet utför sådana transporter som avses i dessa paragrafer ska anses vara utstationerad får avgöras med tillämpning av 1, 4 och 5 §§. Inte heller 45 a–45 h §§ ska tillämpas på utstationering som har påbörjat före ikraftträdandet. Det innebär att bestämmelserna om anmälningsskyldighet och kontaktperson i 29–33 §§ gäller i fråga om förare som före ikraftträdandet utstationeras till Sverige, liksom skyldigheterna i 22 och

45 §§ att på begäran tillhandahålla handlingar respektive utse en behörig företrädare vid kollektivavtalsförhandlingar.

10.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

Befrielse från skatteplikt i vissa fall

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

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

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

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

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

Paragrafen behandlar under vilka förutsättningar Skatteverket ska undanta en viss bil från trängselskatt när den sökande har beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Hänvisningen till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (trafikstillstånds-förordningen) ändras till den senaste lydelsen av förordningen.

Trafikstillstånds-förordningens tillämpningsområde har utökats till att omfatta yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg även med lätta fordon (över 2,5 ton), om gränsöverskridande transporter utförs. Ändringen i paragrafen innebär att Skatteverket inte kan undanta sådana bilar från trängselskatt. Ändringen medför enbart en skillnad i fråga om fordon som används i yrkesmässig trafik av ett utlandsetablerat företag. Yrkestrafiklagen (2012:210) och trafikstillstånds-förordningen tillämpas nämligen på svenska företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter med personbil eller lätt lastbil (1 kap. 3 § yrkestrafiklagen). Redan i dag gäller därför att sådana bilar inte får undantas från skatteplikt.

10.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Registrering av arbetstid

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

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om registrering enligt första stycket.

Paragrafen innehåller krav på att arbetsgivare och egenföretagare ska registrera arbetstid. Övervägandena finns i avsnitt 7.

Tredje stycket, som är nytt, innehåller ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om sådan registrering av arbetstid som avses i första stycket. Föreskrifterna kan t.ex. avse preciseringar av arbetsgivarens eller egenföretagarens skyldigheter i fråga om registrering.

10.4 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

2 kap. Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

Krav på gott anseende

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

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

1. den som genom en ledande ställning eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande över verksamheten,

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

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

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

Paragrafen behandlar vilka som ska omfattas av prövningen i fråga om kravet på gott anseende. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Andra stycket första punkten ändras genom att verkställande direktör tas bort. Numera framgår det direkt av artikel 6.1 i trafiktillståndsförordningen att en medlemsstat vid prövningen av kravet på gott anseende ska beakta hur en verkställande direktör uppträder.

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

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har

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

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

Paragrafen behandlar vad som ska beaktas vid prövningen av kravet på gott anseende. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Första stycket ändras genom att verkställande direktör läggs till. Ändringen är en följd av att det i artikel 6.1 i trafiktillståndsförordningen anges att en medlemsstat vid prövningen av kravet på gott anseende ska beakta hur en verkställande direktör uppträder, jfr ändringen av 2 § andra stycket. Första stycket ändras också genom att omständigheten ”viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna” flyttas till en ny paragraf, 5 b §. Viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna ska även i fortsättningen beaktas i samband med en ansökan om tillstånd och vid efterföljande tillsyn av att kravet alltjämt är uppfyllt. Detta ska dock ske som ett led i prövningen om kravet på ekonomiska resurser är uppfyllt i stället för om kravet på gott anseende är uppfyllt. Ekonomisk brottslighet, exempelvis skattebrott eller bokföringsbrott, ska även i fortsättningen beaktas i samband med att kravet på gott anseende prövas.

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

Paragrafen behandlar olämplighetstid vid avslag på en ansökan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik på grund av att kravet på gott anseende inte är uppfyllt. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Paragrafen ändras genom att ett tillägg görs i första meningen och en ny andra mening införs. Ändringen innebär att den behöriga myndigheten, om det finns särskilda skäl, får avstå från att bestämma en tid under vilken den prövade ska anses olämplig att bedriva yrkesmässig trafik – en olämplighetstid – när en ansökan avslås till följd av att kravet på gott anseende inte är uppfyllt. Exempel på sådana situationer kan vara när en person som redan har ett tillstånd ansöker om ett nytt tillstånd eller ingår i en prövningskrets vid en ansökan om tillstånd och omständigheten som avslaget grundar sig på vid en tillsyn inte kan ligga till grund för att ifrågasätta personens goda anseende.

Krav på ekonomiska resurser

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

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

I paragrafen, som är ny, regleras vissa omständigheter som ska beaktas vid prövningen av om kravet på ekonomiska resurser är uppfyllt. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Enligt *första stycket* ska viljan och förmågan att fullgöra skyldigheter mot det allmänna beaktas vid prövningen. Omständigheten har hittills varit en del i prövningen av om kravet på gott anseende är uppfyllt enligt 4 §. I enlighet med tidigare förarbetsuttalanden och den praxis som har utvecklats ska en helhetsbedömning av omständigheterna göras.

Enligt *andra stycket* ska en ny prövning av om kravet är uppfyllt göras om någon av de personer som prövats byts ut eller om någon som ska ingå i prövningskretsen tillkommer.

5 b § *Ett företag ska förfoga över kapital och reserver enligt artikel 7.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 till ett värde av minst*

- 9 000 euro för det första fordonet som används i verksamheten, och*
- 5 000 euro för varje ytterligare fordon som används.*

I paragrafen, som är ny, behandlas krav på att företag ska ha tillräckliga ekonomiska resurser. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Av paragrafen framgår storleken på det kapital och de reserver som ett företag ska förfoga över för att uppfylla kravet på ekonomiska resurser. Ett företag ska förfoga över kapital och reserver om 9 000 euro för det första fordonet som används i verksamheten och ytterligare 5 000 euro för varje tillkommande fordon, oaktat vilken totalvikt det eller de aktuella fordonen eller fordonskombinationerna har (jfr artikel 7.1 i förordningen).

4 kap. Olämplighetsförklaring, återkallelse och tillsyn

Olämplighetsförklaring

1 § Om ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1071/2009 på grund av att *en verkställande direktör eller* någon som prövats enligt 2 kap. 2 § andra stycket eller 3 § inte längre uppfyller kravet på gott anseende enligt 2 kap. 4 §, ska den behöriga myndigheten förklara den prövade olämplig att bedriva yrkesmässig trafik.

Paragrafen behandlar möjligheten att förklara någon annan än den trafikansvarige olämplig att bedriva yrkesmässig trafik. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Paragrafen ändras genom att verkställande direktör läggs till.

Återupprättande av gott anseende

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

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

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

Paragrafen behandlar den tid efter vilken den som förklarats olämplig att bedriva yrkesmässig trafik inte längre ska anses vara olämplig. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Enligt *andra stycket*, som är nytt, ska en trafikansvarig inte längre anses som olämplig att bedriva yrkesmässig trafik när han eller hon avlagt ett nytt examensprov i yrkeskunnande. Ett sådant prov får avläggas först när den olämplighetstid som bestämts enligt första stycket har förflutit. Fram till dess att en trafikansvarig som förklarats olämplig har avlagt ett godkänt prov och olämplighetstiden har löpt ut är den trafikansvariges intyg om yrkeskunnande ogiltigt i alla medlemsstater enligt artikel 14.2 i trafik-tillståndsförordningen.

Tidsfrister

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

Paragrafen ger den behöriga myndigheten möjlighet att bevilja ett företag en tidsfrist för att hitta en ersättare för en s.k. övrigt prövad som inte längre uppfyller kravet på gott anseende. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Paragrafen ändras genom att verkställande direktör läggs till.

5 kap. Straffbestämmelser, hindrande av fortsatt färd och biträde vid förundersökning

Olaga yrkesmässig trafik

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

Paragrafen föreskriver ansvar för den som bedriver yrkesmässig trafik utan tillstånd. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Det hittillsvarande andra stycket tas bort, eftersom det inte längre är möjligt att meddela villkor i tillståndet.

Hindrande av fortsatt färd

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

Paragrafen behandlar när en polisman eller tulltjänsteman får hindra fortsatt färd. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Möjligheten att hindra fortsatt färd om ett fordon framförs i strid med ett villkor som meddelats med stöd av lagen tas bort, eftersom det inte längre är möjligt att meddela villkor i tillståndet. Paragrafen ändras även redaktionellt.

7 kap. Bemyndiganden

3 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, och
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

I paragrafen finns bemyndiganden till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i vissa frågor. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Första stycket andra punkten ändras redaktionellt.

Det hittillsvarande andra stycket tas bort. Bemyndigandet till regeringen i det stycket flyttas till 4 §.

4 § Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av

1. anmälningskrav i förordning (EG) nr 1071/2009 och i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,
2. krav på tillstånd i förordning (EG) nr 1072/2009,
3. krav på kontrolldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,
4. krav på kontrolldokument och tillstånd i den överenskommelse som bifogats rådets beslut nr 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss, och
5. krav på tillstånd som avses i 3 kap. 3 eller 5 § denna lag.

Regeringen får även meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av bestämmelser om cabotagetransport i förordning (EG) nr 1072/2009.

I paragrafen, som är ny, bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid vissa överträdelser. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Genom *första stycket* bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av krav i yrkestrafikregleringen på att medföra och uppvisa vissa handlingar och av anmälningskrav i fråga om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

I *första punkten* avses kravet på anmälan av trafikansvariga enligt artikel 4.4 i trafiktillståndsförordningen och kravet i yrkestrafikförordningen (2012:237) på anmälan av om andra personer som ska provas i fråga om lämplighet att bedriva yrkesmässig trafik byts ut eller tillkommer.

Andra punkten gäller krav i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (godsförordningen) på medförande och uppvisande av förartillstånd och bestyrkt kopia av gemenskapstillstånd.

Tredje punkten avser krav på medförande och uppvisande av tillstånd för linjetrafik, kontrolldokument och bestyrkt kopia av gemenskapstillstånd i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den

internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006.

Fjärde punkten avser krav på medförande och uppvisande av kontroll-dokument och tillstånd i Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss.

Slutligen gäller *femte punkten* krav på medförande och uppvisande av tillstånd vid de internationella vägtransporter som avses i 3 kap.

Bemyndigandet i *andra stycket* avser överträdelser av bestämmelser om cabotagettransport i godsförordningen. Bemyndigandet, som har ändrats redaktionellt, har flyttats från 3 § andra stycket.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelse

1. Denna lag träder i kraft den 15 juni 2022.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande vid prövning i domstol av beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

Lagändringarna träder enligt *första punkten* i kraft den 15 juni 2022.

Enligt *andra punkten* ska äldre föreskrifter gälla vid en prövning i domstol av ett beslut som har meddelats före ikraftträdandet. Det gäller bestämmelser om krav på etablering, gott anseende och ekonomiska resurser.

10.5 Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

7 kap. Bemyndiganden

5 § Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelser av föreskrifter om anmälningsskrav i fråga om taxitrafiktillstånd som har meddelats med stöd av denna lag.

I paragrafen, som är ny, bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Taxitrafiktillstånd får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva taxiverksamhet. Bemyndigandet omfattar överträdelser av krav i taxitrafikförordningen (2012:238) på anmälan av trafikansvariga och anmälan av om andra personer som ska prövas i fråga om lämplighet att bedriva taxitrafik byts ut eller tillkommer.

10.6 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikdatalagen (2019:369)

3 kap. Gemensamt tillgängliga uppgifter

Direktåtkomst

6 § Vid sökning genom direktåtkomst i en annan stats register över vägtransportföretag enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning

(EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG, får den svenska kontaktpunkten behandla uppgifter endast i den utsträckning den andra staten tillåter det och behandlingen i motsvarande fall hade varit tillåten enligt EU:s dataskyddsförordning, lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning, denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa lagar.

Paragrafen behandlar under vilka förutsättningar uppgifter får behandlas i en annan stats register över vägtransportföretag. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Paragrafen ändras genom att hänvisningen till trafiktillståndsförordningen görs dynamisk. I artikel 16 i trafiktillståndsförordningen finns bestämmelser om vilka uppgifter som nationella elektroniska register ska innehålla och om tillgängliggörande av dessa uppgifter. Genom att hänvisningen till trafiktillståndsförordningen görs dynamisk omfattar paragrafen den svenska kontaktpunktens behandling av de uppgifter i en utländsk stats register som ska göras tillgängliga enligt förordningen, oavsett förordningens lydelse.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/1055

av den 15 juli 2020

om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Erfarenheter från genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 1071/2009 ⁽⁴⁾ och (EG) nr 1072/2009 ⁽⁵⁾ har visat att reglerna i dessa förordningar kan förbättras på en rad punkter.
- (2) För närvarande, och såvida inget annat föreskrivs i nationell rätt, gäller reglerna om rätten att bedriva yrkesmässig trafik inte för företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton eller fordonskombinationer som inte överskrider denna gräns. Antalet sådana företag som bedriver såväl nationella som internationella transporter har ökat, och flera medlemsstater har därför beslutat att tillämpa de regler om rätten att bedriva yrkesmässig trafik som föreskrivs i förordning (EG) nr 1071/2009 på dessa företag. I syfte att undvika eventuella klyphål och med gemensamma regler säkerställa en miniminivå av professionalisering av den sektor som använder motorfordon som enbart är avsedda för gods-transport, med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, och således säkra en tillnärmning av konkurrensvillkoren för alla transportföretag, bör den förordningen ändras. Kraven för rätten att bedriva yrkesmässig trafik bör göras obligatoriska för transportföretag som använder motorfordon eller fordonskombinationer som enbart är avsedda för godstransporter, med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton och som används för internationella transporter.
- (3) Enligt förordning (EG) nr 1072/2009 är vissa typer av internationella godstransporter på väg undantagna från kravet på gemenskapstillstånd för att få tillträde till den europeiska marknaden för godstransporter på väg. Inom ramen för organisationen av den marknaden bör företag som bedriver godstransporter på väg och som transporterar gods i motorfordon eller fordonskombinationer som har en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 2,5 ton undantas från kravet på gemenskapstillstånd eller annat transporttillstånd.
- (4) Även om fordon som har en högsta tillåten totalvikt som understiger ett visst tröskelvärde inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1071/2009 ger den förordningen medlemsstaterna möjlighet att tillämpa delar av eller samtliga bestämmelser däri på sådana fordon.
- (5) För närvarande har medlemsstaterna rätt att låta rätten att bedriva yrkesmässig trafik omfattas av ytterligare krav utöver dem som anges i förordning (EG) nr 1071/2009. Denna möjlighet har inte visat sig vara nödvändig för att möta tvingande behov och har lett till skillnader när det gäller sådant tillträde. Den bör därför avskaffas.

⁽¹⁾ EUT C 197, 8.6.2018, s. 38.

⁽²⁾ EUT C 176, 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 4 april 2019 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 7 april 2020 (EUT C 153, 7.5.2020, s. 1). Europaparlamentets ståndpunkt av den 9 juli 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽⁵⁾ 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 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

- (6) I syfte att motverka fenomenet med så kallade *brevlådeföretag* och garantera rättvis konkurrens och lika villkor på den inre marknaden är det nödvändigt att säkerställa att företag som bedriver yrkesmässig trafik och som är etablerade i en medlemsstat har en verklig och kontinuerlig närvaro i den medlemsstaten och bedriver sin transportverksamhet därifrån. Därför, och mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts, är det nödvändigt att förtydliga och skärpa bestämmelserna om huruvida det föreligger en faktisk och stabil företagsetablering samtidigt som man undviker att det leder till införandet av en oproportionell administrativ börda.
- (7) Verklig och kontinuerlig närvaro i etableringsmedlemsstaten bör i synnerhet kräva att företaget utför transporter med lämplig teknisk utrustning som är belägen i den medlemsstaten.
- (8) I förordning (EG) nr 1071/2009 föreskrivs att företag ska bedriva sin verksamhet effektivt och kontinuerligt med lämplig teknisk utrustning och andra hjälpmedel vid ett driftscentrum som är beläget i etableringsmedlemsstaten, och förordningen medger ytterligare krav på nationell nivå, varav det vanligaste är kravet att ha parkeringsplatser tillgängliga i etableringsmedlemsstaten. Dessa krav, som inte har tillämpats på samma sätt, har dock inte varit tillräckliga för att säkerställa en verklig koppling till den medlemsstaten i syfte att effektivt bekämpa *brevlådeföretag* samt minska risken för systematiskt cabotage och nomadförare som organiseras av ett företag som fordonen inte återvänder till. Med tanke på att särskilda regler om etableringsrätten och tillhandahållandet av tjänster kan vara nödvändiga för att säkerställa att den inre marknaden på transportområdet fungerar väl är det lämpligt att ytterligare harmonisera etableringskraven och skärpa de krav som är kopplade till närvaron i etableringsmedlemsstaten för de fordon som transportföretaget använder. Fastställandet av ett tydligt minsta intervall inom vilket fordonet måste återvända bidrar också till att säkerställa att dessa fordon kan underhållas korrekt med den tekniska utrustning som finns i etableringsmedlemsstaten och underlättar kontroller.

Cykeln för sådana återvändanden bör synkroniseras med transportföretagets skyldighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ⁽⁹⁾ att organisera sin verksamhet på ett sätt som gör det möjligt för föraren att återvända hem åtminstone var fjärde vecka, så att båda skyldigheterna kan uppfyllas genom att föraren återvänder med fordonet minst varannan fyraveckorscykel. Denna synkronisering stärker förarens rätt att återvända och minskar risken för att fordonet måste återvända enbart i syfte att uppfylla detta nya etableringskrav. Kravet på att återvända till etableringsmedlemsstaten bör dock inte innebära att ett visst antal transporter måste utföras i etableringsmedlemsstaten eller på annat sätt begränsa transportföretagets möjlighet att erbjuda tjänster på hela den inre marknaden.

- (9) Eftersom rätten att bedriva yrkesmässig trafik är beroende av det berörda företagets goda anseende, behövs klargöranden när det gäller de personer vars agerande måste beaktas, de administrativa förfaranden som måste följas och tidsfrister för återupprättande av gott anseende om en trafikansvarig har förlorat detta.
- (10) Med tanke på deras potential att avsevärt påverka villkoren för rättvis konkurrens på marknaden för transporter på väg, bör allvarliga överträdelse av nationella skattebestämmelser läggas till de punkter som är relevanta för bedömningen av gott anseende.
- (11) Med tanke på deras potential att avsevärt påverka vägtransportmarknaden samt det sociala skyddet av arbetstagare, bör allvarliga överträdelse av unionens regler om utstationering av arbetstagare inom vägtransporter, cabotage och tillämplig lag för avtalsförpliktelser läggas till de punkter som är relevanta för bedömningen av gott anseende.
- (12) Med hänsyn till vikten av rättvis konkurrens på den inre marknaden bör överträdelse av de unionsregler som är av relevans för denna fråga, inbegripet regler för marknadsstillräde såsom regler för cabotage, beaktas vid bedömningen av trafikansvarigas och transportföretags goda anseende. Villkoren för kommissionens befogenhet att fastställa hur allvarliga relevanta överträdelse är bör förtydligas i detta avseende.
- (13) Nationella behöriga myndigheter har haft svårigheter att identifiera de handlingar som företagen kan lämna in för att styrka sina ekonomiska resurser, i synnerhet i avsaknad av bestyrkta årliga räkenskaper. Reglerna för vilket bevismaterial som krävs för att styrka ekonomiska resurser bör klargöras.

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (14) Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer som enbart är avsedda för godstransport, som används för internationella transporter och som har en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton, bör ha en miniminivå av ekonomiska resurser för att säkerställa att de kan bedriva verksamhet på en stabil och varaktig grund. Eftersom den verksamhet som bedrivs med dessa fordon i allmänhet är av begränsad storlek bör emellertid motsvarande krav på ekonomiska resurser vara mindre omfattande än de som gäller för transportföretag som använder fordon som överskrider den gränsen. Fordonskombinationer bör beaktas vid fastställandet av erforderliga ekonomiska resurser. Den behöriga myndigheten bör tillämpa den högre kravnivån i fråga om ekonomisk kapacitet om den högsta tillåtna totalvikten för fordonskombinationen överstiger 3,5 ton.
- (15) För att bibehålla och skapa hög standard för företag utan att negativt inverka på den inre marknaden för vägtransporter bör medlemsstaterna tillåtas att tillämpa de finansiella krav som avser användningen av tunga fordon även på de företag som är etablerade på deras territorier i fråga om fordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton.
- (16) För att säkerställa en tillförlitlig vägtransportsektor och förbättra drivningen av skulder till offentligtgrätsliga organ bör medlemsstaterna kunna kräva efterlevnad av betalningsskyldigheter gentemot offentliga organ, såsom mervärdeskatteskulder och socialförsäkringsavgifter, och kunna kräva att företaget inte är föremål för förfaranden som har införts för att skydda deras tillgångar.
- (17) Information om transportföretag i de nationella elektroniska registren bör vara så fullständig och aktuell som möjligt, så att nationella myndigheter med ansvar för kontroll av efterlevnaden av relevanta regler kan få en tillräcklig överblick över de aktörer som utreds. I synnerhet information om registreringsnumret för de fordon som transportföretagen förfogar över och riskvärderingen av transportföretagen bör möjliggöra en bättre nationell och gränsöverskridande kontroll av bestämmelserna i förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009. Reglerna om de nationella elektroniska registren bör därför ändras i enlighet med detta.
- (18) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter att anta bland annat de tekniska förfarandena för elektronisk åtkomst till de andra medlemsstaternas nationella elektroniska register. Detta kan innebära förfaranden som är nödvändiga för att säkerställa att de behöriga myndigheterna har möjlighet att få tillgång till ett företags harmoniserade riskvärdering enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG⁽⁷⁾ i samband med vägkontroller. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽⁸⁾.
- (19) Definitionen av den allvarigaste överträdelsen när det gäller överskridande av den dagliga körtiden, i enlighet med bilaga IV i förordning (EG) nr 1071/2009, stämmer inte med den befintliga relevanta bestämmelsen i förordning (EG) nr 561/2006. Denna inkonsekvens leder till osäkerhet och skillnader i praxis mellan nationella myndigheter, och därmed till svårigheter i tillämpningen av reglerna i fråga. Definitionen bör därför förtydligas för att säkerställa konsekvens mellan de båda förordningarna.
- (20) Reglerna om tillfälliga inrikestransporter som utförs av utlandsetablerade transportföretag i en värdmedlemsstat (*cabotage*) bör vara tydliga, enkla och lätta att kontrollera, samtidigt som man bibehåller den liberaliseringsnivå som uppnåtts hittills.
- (21) Cabotagetransporter bör bidra till att öka belägningsfaktorn för tunga fordon och minska antalet tomkörningar, och de bör tillåtas så länge de inte utförs så att de utvecklas till permanent eller kontinuerlig verksamhet i den berörda medlemsstaten. För att säkerställa att cabotagetransporter inte utförs så att de utvecklas till permanent eller kontinuerlig verksamhet bör transportföretag inte tillåtas utföra fler cabotagetransporter i samma medlemsstat inom en viss tid efter en cabotagetransportperiod.

(7) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

(8) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (22) Även om den ökade liberalisering som fastställs genom artikel 4 i rådets direktiv 92/106/EEG⁽⁹⁾ har varit gynnsam när det gäller att främja kombinerade transporter jämfört med cabotage enligt förordning (EG) nr 1072/2009, och i princip bör bibehållas, är det nödvändigt att säkerställa att den inte missbrukas. Erfarenheter har visat att den bestämmelsen i vissa delar av unionen har använts systematiskt för att kringgå cabotagetransportens tillfälliga karaktär och som grund för en kontinuerlig närvaro av fordon i en annan medlemsstat än företagets etableringsmedlemsstat. Sådana otillbörliga metoder riskerar att leda till social dumpning och äventyrar respekten för den rättsliga ramen gällande cabotage. Medlemsstater bör därför kunna avvika från artikel 4 i direktiv 92/106/EEG och tillämpa bestämmelserna om cabotage i förordning (EG) nr 1072/2009 för att komma till rätta med sådana problem genom att införa en proportionell gräns för en kontinuerlig närvaro av fordon inom deras territorium.
- (23) En verkningsfull och effektiv kontroll av efterlevnaden av reglerna är en förutsättning för rättvis konkurrens på den inre marknaden. Kontrollverktygen måste bli mer digitaliserade för att man ska kunna frigöra kontrollkapacitet, minska onödiga administrativa bördor för företag som utför internationella transporter, särskilt små och medelstora företag, säkerställa bättre inriktning på transportföretag med hög riskvärdering och upptäcka bedrägliga metoder. Det bör klargöras hur företag som bedriver yrkesmässig trafik kan styrka överensstämmelse med reglerna för cabotagetransporter. Vägkontroller bör utgå från transporthandlingar och, om sådana är tillgängliga, färdskrivardata. För att förenkla framläggandet av relevanta bevis och de behöriga myndigheternas behandling av bevisen bör användningen och överföringen av elektronisk transportinformation erkännas som metod för att styrka överensstämmelse. Det format som används för detta ändamål bör säkerställa tillförlitligheten och äktheten. Med tanke på den ökande användningen av effektivt elektroniskt informationsutbyte inom transport och logistik är det viktigt att säkerställa samstämmighet i regelverken och fastställa bestämmelser om förenkling av administrativa förfaranden.
- (24) Reglerna om internationella transporter riktar sig till transportföretagen, och dessa bär därför följderna av eventuella överträdelse som de har begått. I syfte att förhindra missbruk när företag upphandlar transporttjänster av företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg bör medlemsstaterna också föreskriva tydliga och förutsebara regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer i fall då dessa visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de transporttjänster som de beställde innebar överträdelse av förordning (EG) nr 1072/2009.
- (25) Europeiska arbetsmyndigheten, vars verksamhetsområde i enlighet med artikel 1.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149⁽¹⁰⁾ omfattar förordning (EG) nr 1071/2009, kommer att spela en viktig roll när det gäller att hjälpa medlemsstaterna att på ett adekvat sätt tillämpa reglerna i den här förordningen. Denna roll kommer särskilt att gälla samordnade kontroller, underlättande av samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, främjande och utbyte av bästa praxis, stöd till kapacitetsutbyggnad, utbildning och informationskampanjer.
- (26) I syfte att ta hänsyn till marknadsutvecklingen och den tekniska utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen för att ändra bilagorna I, II och III till förordning (EG) nr 1071/2009 och bilagorna I, II och III till förordning (EG) nr 1072/2009. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽¹¹⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (27) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att införa en grad av harmonisering inom vissa områden som ännu inte harmoniserats genom unionsrätten, i synnerhet i fråga om transporter med lätta kommersiella fordon och tillämpningspraxis, och att tillnärma konkurrensvillkoren och förbättra tillämpningen, inte i tillräcklig

⁽⁹⁾ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149 av den 20 juni 2019 om inrättande av Europeiska arbetsmyndigheten, om ändring av förordningarna (EG) nr 883/2004, (EU) nr 492/2011 och (EU) 2016/589 och om upphävande av beslut (EU) 2016/344 (EUT L 186, 11.7.2019, s. 21).

⁽¹¹⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, på grund av de eftersträfvade målens karaktär och vägtransporternas gränsöverskridande karaktär, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (28) Förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 ⁽¹²⁾ bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av förordning (EG) nr 1071/2009

Förordning (EG) nr 1071/2009 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.4 ska ändras på följande sätt:

- a) Led a ska ersättas med följande:

"a) Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton som uteslutande bedriver nationella transporter i den egna etableringsmedlemsstaten."

- b) Följande led ska införas:

"aa) Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 2,5 ton."

- c) Led b ska ersättas med följande:

"b) Företag som bedriver persontransporter på väg uteslutande i icke-kommersiellt syfte eller som yrkesmässigt huvudsakligen bedriver annan verksamhet än persontransporter på väg."

- d) Följande stycke ska läggas till:

"För tillämpningen av första stycket b ska alla vägtransporter, utom transporter mot betalning eller annan ersättning för vilka ingen direkt eller indirekt ersättning mottas och som inte direkt eller indirekt genererar någon inkomst för fordonets förare eller för någon annan och som saknar koppling till yrkesmässig verksamhet, anses som transporter uteslutande i icke-kommersiellt syfte."

2. Artikel 3.2 ska utgå.

3. Artikel 5 ska ersättas med följande:

"Artikel 5

Villkor rörande etableringskravet

1. För att uppfylla kravet i artikel 3.1 a ska företaget i etableringsmedlemsstaten

- a) förfoga över lokaler där det har tillgång till sin centrala företagsinformation i original, antingen elektroniskt eller i annan form, särskilt sina transportavtal, handlingar rörande fordon som företaget förfogar över, räkenskaper, personalhandlingar, anställningsavtal, socialförsäkringshandlingar, handlingar som innehåller uppgifter om utsändning och utstationering av förare, handlingar som innehåller uppgifter om cabotage, kör- och vilotider samt övriga handlingar som den behöriga myndigheten måste ha tillgång till för att kunna kontrollera att företaget uppfyller villkoren enligt denna förordning,

- b) organisera sin fordonsparks verksamhet på ett sådant sätt att det säkerställs att fordon som företaget förfogar över och som används vid internationella transporter återvänder till ett av driftscentrumen i den medlemsstaten senast inom åtta veckor efter avfärden,

⁽¹²⁾ 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) (EUT L 316, 14.11.2012, s. 1).

- c) vara registrerat i företagsregister i den medlemsstaten eller i ett liknande register när detta krävs enligt nationell rätt,
- d) vara föremål för inkomstskatt och, när detta krävs enligt nationell rätt, ha tilldelats ett giltigt registreringsnummer för mervärdesskatt,
- e) så snart tillstånd beviljats, i egenskap av ägare eller till exempel i kraft av hyrköps-, hyres- eller leasingavtal, förfoga över ett eller flera fordon som är registrerade eller tagna i bruk och godkända för användning i enlighet med den medlemsstatens lagstiftning,
- f) effektivt och kontinuerligt bedriva sin administrativa och kommersiella verksamhet med lämplig utrustning och lämpliga hjälpmedel i sådana lokaler som anges i led a, belägna i den medlemsstaten, och effektivt och kontinuerligt förvalta sina transporter och därvid använda de fordon som avses i led g med lämplig teknisk utrustning belägen i den medlemsstaten,
- g) fortlöpande och regelbundet förfoga över ett antal fordon som uppfyller villkoren i led e samt förare som normalt är stationerade vid ett driftscentrum i den medlemsstaten, i båda fallen i ett antal som står i proportion till företagets transportvolym.
2. Utöver de krav som fastställs i punkt 1 får medlemsstaterna kräva att ett företag i etableringsmedlemsstaten
- a) i proportion till storleken på företagets verksamhet har vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid,
- b) i proportion till storleken på företagets verksamhet har verksamhetsanknuten infrastruktur, utöver den tekniska utrustning som avses i punkt 1 f, på den medlemsstatens territorium, inklusive ett kontor som är öppet under vanlig kontorstid.”
4. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:
- i) Andra stycket ska ersättas med följande:
- ”När det avgörs om ett företag har uppfyllt kravet på gott anseende ska medlemsstaterna beakta hur företaget, dess trafikansvariga, verkställande direktörer och andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut utpträder. Hänvisningar i denna artikel till fällande domar, sanktioner eller överträdelser ska omfatta fällande domar eller sanktioner mot eller överträdelser som begåtts av företaget, dess trafikansvariga, verkställande direktörer och andra relevanta personer enligt vad medlemsstaten fastställer.”
- ii) Berör inte den svenska versionen.
- iii) I tredje stycket a ska följande led läggas till:
- ”vii) skatterätt.”
- iv) I tredje stycket b ska följande led läggas till:
- ”xi) utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn,
- xii) tillämplig lag för avtalsförpliktelser,
- xiii) cabotage.”
- b) Punkt 2 ska ersättas med följande:
- ”2. Vid tillämpning av punkt 1 tredje stycket b ska den behöriga myndigheten i etableringsmedlemsstaten, när den trafikansvarige eller transportföretaget i en eller flera medlemsstater har dömts för ett allvarligt brott eller ådragit sig sanktioner för någon av de allvarligaste överträdelserna av unionsreglerna enligt bilaga IV, på lämpligt sätt och i rätt tid genomföra och fullborda ett administrativt förfarande som, om det är lämpligt, ska inbegripa en kontroll på plats i det berörda företagets lokaler.
- Under det administrativa förfarandet ska den trafikansvarige eller andra juridiska ombud för transportföretaget, alltefter omständigheterna, ges rätt att lägga fram sina argument och förklaringar.
- ”

Under det administrativa förfarandet ska den behöriga myndigheten bedöma huruvida en förlust av gott anseende på grund av särskilda omständigheter skulle vara oskälig i det enskilda fallet. Vid denna bedömning ska den behöriga myndigheten ta hänsyn till antalet allvarliga överträdelser av nationella regler och unionsregler i enlighet med punkt 1 tredje stycket, liksom till antalet mest allvarliga överträdelser av unionsregler enligt bilaga IV med avseende på vilka den trafikansvarige eller transportföretaget har blivit föremål för en fällande dom eller för sanktioner. Ett sådant undersökningsresultat ska vederbörligen motiveras.

Om den behöriga myndigheten anser att förlusten av gott anseende skulle vara oskälig ska den besluta att det berörda företaget även fortsättningsvis ska anses ha gott anseende. Skälen till detta beslut ska noteras i det nationella registret. Antalet sådana beslut ska anges i den rapport som avses i artikel 26.1.

Om den behöriga myndigheten inte anser att förlusten av gott anseende skulle vara oskälig ska den fällande domen eller sanktionen leda till förlust av gott anseende."

c) Följande punkt ska införas:

"2a. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att upprätta en förteckning över kategorier, typer och allvarlighetsgrader i fråga om allvarliga överträdelser av unionsregler enligt punkt 1 tredje stycket b som, utöver dem som anges i bilaga IV, kan leda till förlust av gott anseende. Medlemsstaterna ska beakta upplysningar om dessa överträdelser, inklusive upplysningar från andra medlemsstater, när de fastställer prioriteringarna för kontroller enligt artikel 12.1.

För detta ändamål ska kommissionen

- a) fastställa vilka kategorier och typer av överträdelser som oftast förekommer,
- b) fastställa överträdelseernas allvarlighetsgrad med beaktande av den risk för dödsfall eller svåra skador samt för snedvridning av konkurrensen på vägtransportmarknaden som de medför, inbegripet genom att undergräva transportarbetarens arbetsvillkor,
- c) ange den överträdelsefrekvens över vilken upprepade överträdelser ska betraktas som mer allvarliga och därvid ta hänsyn till antalet fordon som används inom den transportverksamhet som leds av den trafikansvarige.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 25.3."

5. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska första stycket ersättas med följande:

"1. För att uppfylla kravet i artikel 3.1 c ska ett företag vid varje givet tillfälle kunna uppfylla sina finansiella skyldigheter under räkenskapsåret. Företaget ska, på grundval av årliga räkenskaper som har bestyrkts av en revisor eller annan vederbörligen ackrediterad person, kunna bevisa att det för varje år förfogar över kapital och reserver till ett värde av minst

- a) 9 000 EUR för det första motorfordon som används,
- b) 5 000 EUR för varje ytterligare motorfordon eller fordonskombination som används och som har en högsta tillåten totalvikt som överstiger 3,5 ton, och
- c) 900 EUR för varje ytterligare motorfordon eller fordonskombination som används och som har en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton.

Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som överstiger 2,5 ton men inte 3,5 ton ska, på grundval av årliga räkenskaper som bestyrkts av en revisor eller annan vederbörligen ackrediterad person, för varje år visa att de förfogar över kapital och reserver till ett värde av minst

- a) 1 800 EUR för det första fordon som används, och
- b) 900 EUR för varje ytterligare fordon som används.

Medlemsstaterna får kräva att företag som är etablerade på deras territorier visar att de för dessa fordon förfogar över samma belopp av kapital och reserver som för de fordon som anges i första stycket. I dessa fall ska den behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen om detta och kommissionen ska göra informationen allmänt tillgänglig.”

b) Följande punkt ska införas:

”1a. Utöver de krav som anges i punkt 1 får medlemsstaterna kräva att företaget, den trafikansvarige eller andra relevanta personer enligt medlemsstaternas beslut, inte har utestående icke-personliga skulder till offentligrättsliga organ och inte är i konkurs eller är föremål för insolvens- eller likvidationsförfaranden.”

c) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Den behöriga myndigheten får genom undantag från punkt 1 godta eller kräva att ett företag styrker sina ekonomiska resurser genom ett intyg som fastställts av den behöriga myndigheten, exempelvis en bankgaranti eller en försäkring, inbegripet en yrkesansvarsförsäkring från en eller flera banker eller andra finansinstitut, inklusive försäkringsföretag, eller något annat bindande dokument, som utgör en solidarisk garanti för företaget för de belopp som anges i punkt 1.”

d) Följande punkt ska införas:

”2a. Den behöriga myndigheten ska genom undantag från punkt 1 och i avsaknad av bestyrkta årliga räkenskaper för ett företags registreringsår, godkänna att ett företag styrker sina ekonomiska resurser genom ett intyg, exempelvis en bankgaranti, ett dokument som utfärdats av ett finansinstitut som fastställer tillgång till kredit i företagets namn, eller ett annat bindande dokument enligt vad som fastställts av den behöriga myndigheten, som styrker att företaget förfogar över de belopp som anges i punkt 1.”

6. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Medlemsstater får främja att det med treårsintervaller anordnas fortbildning i de ämnen som anges i bilaga I, för att se till att den eller de personer som avses i punkt 1 är tillräckligt medvetna om utvecklingen inom sektorn.”

b) Punkt 9 ska ersättas med följande:

”9. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 24a för att ändra bilagorna I, II och III i syfte att anpassa dem till marknadsutvecklingen och den tekniska utvecklingen.”

7. I artikel 9 ska följande stycke läggas till:

”I syfte att bevilja tillstånd till ett företag som bedriver godstransporter på väg och som enbart använder motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton får medlemsstaterna bevilja undantag från det examensprov som avses i artikel 8.1 för personer som kan bevisa att de fortlöpande har lett ett företag av samma typ under hela den tioårsperiod som föregår den 20 augusti 2020.”

8. I artikel 11.4 ska tredje stycket utgå.

9. Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. De behöriga myndigheterna ska regelbundet kontrollera att de företag som beviljats tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik fortlöpande uppfyller kraven i artikel 3 i denna förordning. Medlemsstaterna ska därför genomföra kontroller, när så är lämpligt inbegripet kontroller på plats i det berörda företagets lokaler, inriktade på företag med högre risk. För detta ändamål ska medlemsstaterna utvidga det riskvärderingssystem som de inrättat enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG (*) till att omfatta alla överträdelser som anges i artikel 6 i den här förordningen.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).”

b) I punkt 2 ska andra stycket utgå.

10. I artikel 13.1 ska led c ersättas med följande:

"c) Högst sex månader om kravet avseende ekonomiska resurser inte är uppfyllt, i syfte att visa att kravet återigen är varaktigt uppfyllt."

11. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska följande stycke läggas till:

"Den behöriga myndigheten får inte återupprätta den trafikansvariges goda anseende tidigare än ett år efter förlusten av gott anseende och under alla omständigheter inte förrän den trafikansvarige har visat att hon eller han har genomgått lämplig utbildning i minst tre månader eller har klarat ett examensprov i de ämnen som förtecknas i del I i bilaga I till denna förordning."

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Så länge som ingen åtgärd för återupprättande har vidtagits i enlighet med relevanta bestämmelser i nationell lagstiftning och punkt 1 i denna artikel, ska det intyg om yrkeskunnande som avses i artikel 8.8 och innehas av den trafikansvarige som förklarats olämplig inte längre vara giltigt i någon medlemsstat."

12. Artikel 16 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ändras på följande sätt:

i) Led c ska ersättas med följande:

"c) Namn på de trafikansvariga som har utsetts och uppfyller kraven i artikel 3 vad gäller gott anseende och yrkeskunnande eller, i förekommande fall, namn på en legal företrädare."

ii) Följande led ska läggas till:

"g) Registreringsnummer på de fordon som företaget förfogar över i enlighet med artikel 5.1 g.

h) Antalet anställda i företaget den 31 december föregående år, som ska noteras i det nationella registret senast den 31 mars varje år.

i) Företagets riskvärdering i enlighet med artikel 9.1 i direktiv 2006/22/EG."

iii) Andra, tredje och fjärde styckena ska ersättas med följande:

"De uppgifter som avses i första stycket a–d ska vara tillgängliga för allmänheten, i enlighet med de relevanta bestämmelserna om skydd av personuppgifter.

Medlemsstaterna får välja att i separata register bevara de uppgifter som avses i första stycket e–i. De uppgifter som avses i leden e och f ska i så fall, direkt eller på begäran, göras tillgängliga för samtliga behöriga myndigheter i medlemsstaten i fråga. Begärda uppgifter ska lämnas inom fem arbetsdagar efter det att begäran har mottagits.

De uppgifter som avses i första stycket g, h och i ska göras tillgängliga för behöriga myndigheter i samband med vägkontroller senast 12 månader efter ikraftträdandet av den genomförandeakt som antagits enligt punkt 6, som specificerar vilka funktionaliteter som gör att uppgifterna kan göras tillgängliga för de behöriga myndigheterna i samband med vägkontroller.

Åtkomst till de uppgifter som avses i första stycket e–i ska endast vara möjlig för andra myndigheter än de behöriga myndigheterna om dessa myndigheter vederbörligen har fått befogenhet att utöva tillsyn och ålägga sanktioner inom vägtransportområdet, och om deras tjänstemän har ålagts tystnadsplikt eller på annat sätt omfattas av formell tystnadsplikt."

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att alla uppgifter i det nationella elektroniska registret hålls uppdaterade och är korrekta."

c) I punkt 6 ska följande stycken läggas till:

"Senast 14 månader efter antagandet av en genomförandeakt om en gemensam formel för beräkning av riskvärdering i enlighet med vad som avses i artikel 9.1 i direktiv 2006/22/EG ska kommissionen anta genomförandeakter för att specificera vilka funktionaliteter som gör att de uppgifter som avses i punkt 2 g, h och i kan göras tillgängliga för de behöriga myndigheterna i samband med vägkontroller.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 25.2."

d) Punkt 7 ska utgå.

13. Artikel 18 ska ersättas med följande:

"Artikel 18

Administrativt samarbete mellan medlemsstaterna

1. Medlemsstaterna ska utse en nationell kontaktpunkt med ansvar för utbytet av information med övriga medlemsstater när det gäller tillämpningen av denna förordning. Medlemsstaterna ska meddela kommissionen den nationella kontaktpunktens namn och adress senast den 4 december 2011. Kommissionen ska upprätta en förteckning över samtliga kontaktpunkter och överlämna den till medlemsstaterna.

2. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska ha ett nära samarbete och snabbt bistå varandra och tillhandahålla varandra all annan information som är relevant för att främja genomförandet och efterlevnaden av denna förordning.

3. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska utbyta information om fällande domar och sanktioner i fråga om de allvarliga överträdelse som avses i artikel 6.2. En medlemsstat som mottar ett meddelande om en allvarlig överträdelse som avses i artikel 6.2 och som under de föregående två åren har resulterat i en fällande dom eller en sanktion från en annan medlemsstat, ska föra in den anmälda överträdelsen i sitt nationella elektroniska register.

4. Medlemsstaterna ska svara på begäranden om information från alla behöriga myndigheter i andra medlemsstater och genomföra kontroller, inspektioner och utredningar av huruvida företag som bedriver yrkesmässig trafik och som är etablerade på deras territorium uppfyller det krav som anges i artikel 3.1 a. Sådana begäranden om information får omfatta tillgång till handlingar som krävs för att visa att de villkor som fastställs i artikel 5 är uppfyllda. Begäranden om information från medlemsstaternas behöriga myndigheter ska vara vederbörligen motiverade. För detta ändamål ska begäranden innehålla trovärdiga indikationer på eventuella överträdelse av artikel 3.1 a, uppgift om syftet med begäran och tillräckligt detaljerade uppgifter om den information och de handlingar som begärs.

5. Medlemsstaterna ska lämna in den information som andra medlemsstater begärt enligt punkt 4 inom 30 arbetsdagar från mottagandet av begäran. Medlemsstaterna får sinsemellan komma överens om en kortare tidsfrist.

6. Om den anmodade medlemsstaten anser att begäran inte är tillräckligt motiverad ska den informera den ansökande medlemsstaten om detta inom tio arbetsdagar från mottagandet av begäran. Den ansökande medlemsstaten ska ytterligare motivera sin begäran. Om den ansökande medlemsstaten inte kan ytterligare motivera sin begäran, får den anmodade medlemsstaten avvisa begäran.

7. När det är svårt att tillmötesgå en begäran om information eller att genomföra kontroller, inspektioner eller utredningar, ska den anmodade medlemsstaten informera den ansökande medlemsstaten om detta inom tio arbetsdagar från mottagandet av begäran, och ange skälen för detta. De berörda medlemsstaterna ska diskutera med varandra i syfte att finna en lösning på de svårigheter som angetts. Vid upprepade förseningar i fråga om att tillhandahålla information till den ansökande medlemsstaten ska kommissionen underrättas och vidta lämpliga åtgärder.

8. Det informationsutbyte som avses i punkt 3 ska ske genom systemet för utbyte av meddelanden, nämligen Europeiska registret för vägtransportföretag (ERRU) som inrättades genom kommissionens förordning (EU) nr 1213/2010 (*). Det administrativa samarbete och det ömsesidiga bistånd mellan behöriga myndigheter i medlemsstaterna som föreskrivs i punkterna 4–7 ska genomföras genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI), som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 (**). I detta syfte får varje medlemsstat utse den kontaktpunkt som avses i punkt 1 till behörig myndighet, och ska underrätta kommissionen om detta genom IMI.

9. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som har överförs till dem i enlighet med denna artikel endast används i det eller de ärenden som den har begärts för. Behandling av personuppgifter ska utföras endast i syfte att efterleva denna förordning och ska ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (***)

10. Inga avgifter får tas ut i samband med det ömsesidiga administrativa samarbetet och biståndet.

11. En begäran om information ska inte hindra de behöriga myndigheterna från att vidta åtgärder i enlighet med gällande nationell rätt och unionsrätten för att utreda och förhindra påstådda åsidosättanden av denna förordning.

(*) Kommissionens förordning (EU) nr 1213/2010 av den 16 december 2010 om gemensamma bestämmelser för sammankoppling av nationella elektroniska register avseende vägtransportföretag (EUT L 335, 18.12.2010, s. 21).

(**) 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) (EUT L 316, 14.11.2012, s. 1).

(***) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1)."

14. I artikel 23 ska följande stycken läggas till:

"Med avvikelse från artikel 1.2 ska företag som bedriver internationella godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton till och med den 21 maj 2022 undantas från denna förordnings bestämmelser, såvida inte annat föreskrivs i etableringsmedlemsstatens rätt.

Med avvikelse från artikel 16.2 ska kravet att ta med företagets riskvärdering i de nationella elektroniska registren gälla från och med 14 månader efter ikraftträdandet av genomförandeakten om en gemensam formel för beräkning av riskvärderingen enligt artikel 9.1 i direktiv 2006/22/EG."

15. Artikel 24 ska utgå.

16. Följande artikel ska införas:

"Artikel 24a

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 8.9 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den 20 augusti 2020.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 8.9 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (*).

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 8.9 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

(*) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1."

17. Artikel 25 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*) tillämpas.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13)."

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas."

18. Artikel 26 ska ändras på följande sätt:

a) Titeln ska ersättas med följande:

"Rapportering och översyn".

b) Punkt 1 b ska ersättas med följande:

"b) Uppgift om antalet tillstånd som utfärdats enligt denna förordning per år och typ, antalet tillfälligt indragna tillstånd, antalet återkallade tillstånd samt om antalet olämplighetsförklaringar, liksom skälen till dessa. Rapporter som avser perioden efter den 21 maj 2022 ska även innehålla en uppdelning av dessa uppgifter i

i) företag som bedriver persontransporter på väg,

ii) företag som bedriver godstransporter på väg endast med hjälp av motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton, och

iii) alla andra företag som bedriver godstransporter på väg."

c) Följande punkter ska läggas till:

"3. Medlemsstaterna ska vartannat år rapportera till kommissionen om de begäranden om information som de gjort enligt artikel 18.4–18.9, om de svar som inkommit från andra medlemsstater och om de åtgärder som de har vidtagit på grundval av den information som har lämnats.

4. På grundval av de uppgifter som inhämtats av kommissionen enligt punkt 3 och av ytterligare bevis ska kommissionen senast den 21 augusti 2023 lägga fram en detaljerad rapport för Europaparlamentet och rådet om omfattningen av medlemsstaternas administrativa samarbete, om eventuella brister i detta avseende och om möjliga lösningar för att förbättra samarbetet. På grundval av denna rapport ska kommissionen bedöma huruvida det är nödvändigt att föreslå ytterligare åtgärder.

5. Kommissionen ska utvärdera genomförandet av denna förordning senast den 21 augusti 2023 och till Europaparlamentet och rådet rapportera om tillämpningen av denna förordning.

6. Efter den rapport som avses i punkt 5 ska kommissionen regelbundet utvärdera denna förordning och lägga fram utvärderingsresultaten för Europaparlamentet och rådet.

7. I tillämpliga fall ska de rapporter som avses i punkterna 5 och 6 åtföljas av relevanta lagstiftningsförslag."

19. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) Titeln ska ersättas med följande:

"De allvarigaste överträdelserna enligt artikel 6.2".

b) I punkt 1 ska led b ersättas med följande:

"b) Att under en arbetsdag överskrida den maximala körtiden per dag med 50 % eller mer."

c) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Att färdskrivare och/eller hastighetsbegränsande anordning saknas eller att det i fordonet finns och/eller används utrustning som bedrägligt kan ändra de uppgifter som har registrerats av färdskrivaren och/eller den hastighetsbegränsande anordningen, eller att diagramblad eller uppgifter som har överförs från färdskrivaren och/eller förarkortet förfälskas."

Artikel 2

Ändringar av förordning (EG) nr 1072/2009

Förordning (EG) nr 1072/2009 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.5 ska ändras på följande sätt:

a) Led c ska ersättas med följande:

"c) Till och med den 20 maj 2022: godstransport med fordon vars högsta tillåtna totalvikt inte överstiger 3,5 ton."

b) Följande led ska införas:

"ca) Från och med den 21 maj 2022: godstransport med fordon vars högsta tillåtna totalvikt inte överstiger 2,5 ton."

2. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 ska tredje stycket utgå.

b) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Gemenskapstillståndet och de bestyrkta kopiorna ska överensstämma med den mall som finns i bilaga II; i bilagan anges också villkor för hur tillståndet får utnyttjas. De ska innehålla åtminstone två av de säkerhetskomponenter som förtecknas i bilaga I.

För fordon som används för godstransport, vars högsta tillåtna totalvikt inte överstiger 3,5 ton och för vilka de lägre ekonomiska krav som fastställs i artikel 7.1 andra stycket i förordning (EG) nr 1071/2009 tillämpas ska den utfärdande myndigheten i avsnittet 'Särskilda anmärkningar' i gemenskapstillståndet, eller i den bestyrkta kopian av detta, ange '≤ 3,5 t'.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14b för att ändra bilagorna I och II i syfte att anpassa dem till den tekniska utvecklingen."

3. Artikel 5.4 ska ersättas med följande:

"4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 14b för att ändra bilaga III i syfte att anpassa den till den tekniska utvecklingen."

4. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Följande punkt ska införas:

"2a. Transportföretag får inte utföra cabotagetransporter med samma fordon eller, om det är fråga om fordons-tåg, med dess motorfordon, i samma medlemsstat inom fyra dagar från det att den sista cabotagetransporten i den medlemsstaten har utförts."

b) I punkt 3 ska första stycket ersättas med följande:

"3. Inrikes godstransporter på väg som utförs i en värdmedlemsstat av ett utlandsetablerat transportföretag ska endast anses förenliga med denna förordning om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis för den föregående internationella transporten och för varje därpå följande cabotagetransport som utförts. Om fordonet har varit på värdmedlemsstatens territorium inom den fyradagarsperiod som föregår den internationella transporten ska transportföretaget även uppvisa tydliga bevis för alla transporter som utförts under den perioden."

c) Följande punkt ska införas:

"4a. Bevis som avses i punkt 3 ska på begäran och inom den tid som vägkontrollen tar uppvisas för eller överföras till behörig kontrollant i värdmedlemsstaten. De får visas upp eller överföras elektroniskt, med användning av ett strukturerat format som kan ändras efter hand och som kan användas direkt för lagring och behandling i datorer, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) enligt tilläggsprotokollet (Genève) till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbeholdning på väg (CMR) avseende den elektroniska fraktsedeln av den 20 februari 2008. Under vägkontrollen ska föraren tillåtas ta kontakt med sitt huvudkontor, den trafikansvarige eller andra personer eller enheter i syfte att innan vägkontrollen är avslutad tillhandahålla bevis enligt punkt 3."

d) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. Varje transportföretag som har tillstånd i etableringsmedlemsstaten, enligt den medlemsstatens lagstiftning, att utföra sådana godstransporter på väg som anges i artikel 1.5 a–c ska, enligt villkoren i detta kapitel, ha rätt att utföra dels cabotagetransporter av samma slag, dels cabotagetransporter med fordon av samma kategori."

5. Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska första stycket ersättas med följande:

"3. Kommissionen ska undersöka situationen, särskilt med utgångspunkt i relevanta uppgifter, och ska, efter att ha hört den kommitté som har inrättats i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 (*), fatta beslut inom en månad efter mottagandet av medlemsstatens begäran om huruvida skyddsåtgärder är nödvändiga eller ej och, om de bedöms som nödvändiga, vidta dem."

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1)."

b) Följande punkt ska läggas till:

"7. Utöver punkterna 1–6 i denna artikel och med avvikelse från artikel 4 i direktiv 92/106/EEG får medlemsstaterna, om det är nödvändigt för att undvika att den sistnämnda bestämmelsen missbrukas genom tillhandahållande av obegränsade och kontinuerliga tjänster bestående av inledande eller avslutande vägtransportsträckor utförda inom en värdmedlemsstat som utgör en del av en kombinerad transport mellan medlemsstater, föreskriva att artikel 8 i denna förordning ska tillämpas på transportföretag när de utför sådana inledande eller avslutande vägtransportsträckor inom den medlemsstaten. Med avseende på sådana transportsträckor får medlemsstaterna bevilja en längre period än den period på sju dagar som föreskrivs i artikel 8.2 i denna förordning, och föreskriva en kortare period än den period på fyra dagar som fastställs i artikel 8.2a i denna förordning. Tillämpningen av artikel 8.4 i denna förordning på sådana transporter ska inte påverka de krav som följer av direktiv 92/106/EEG. Medlemsstater som utnyttjar den avvikelse som föreskrivs i denna punkt ska underrätta kommissionen om detta innan de tillämpar de relevanta nationella åtgärderna. De ska se över dessa åtgärder minst vart femte år och underrätta kommissionen om resultatet av denna översyn. De ska göra dessa regler, inbegripet respektive perioders längd, tillgängliga för allmänheten på ett transparent sätt."

6. Följande artikel ska införas:

"Artikel 10a

Kontroller

1. För att i ännu högre grad se till att de skyldigheter som fastställs i detta kapitel uppfylls ska medlemsstaterna säkerställa att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas på deras territorium. Strategin ska främst inriktas på företag med hög riskvärdering, enligt vad som avses i artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG (*).

2. Varje medlemsstat ska säkerställa att kontrollerna i enlighet med artikel 2 i direktiv 2006/22/EG där så är relevant omfattar kontroller av cabotagetransporter.

3. Medlemsstaterna ska, minst två gånger om året, vidta samordnade åtgärder för vägkontroller av cabotagetransport. Sådana kontroller ska genomföras samtidigt av de nationella myndigheter som har ansvar för kontrollen av efterlevnaden av reglerna inom området för vägtransporter i minst två medlemsstater, varvid varje nationell myndighet agerar på sitt eget territorium. Medlemsstaterna får kombinera dessa aktiviteter med dem som föreskrivs i artikel 5 i direktiv 2006/22/EG. De nationella kontaktpunkter som utsetts i enlighet med artikel 18.1 i förordning (EG) nr 1071/2009 ska utbyta information om det antal och den typ av överträdelse som upptäcks efter det att samordnade vägkontroller har ägt rum.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35)."

7. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 14a

Ansvar

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer för bristande efterlevnad av kapitlen II och III, om dessa visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de transporttjänster de beställt innebar överträdelse av denna förordning.

Artikel 14b

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.4 och 5.4 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den 20 augusti 2020.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.4 och 5.4 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (*).

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.4 och 5.4 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underlåtit kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

(*) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1."

8. Artikel 15 ska utgå.

9. Artikel 17 ska ersättas med följande:

"Artikel 17

Rapportering och översyn

1. Senast den 31 mars vartannat år ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om hur många transportföretag som innehade gemenskapstillstånd den 31 december vart och ett av de föregående två åren samt om antalet bestyrkta kopior för fordon i trafik den dagen. Rapporter om perioden efter den 20 maj 2022 ska även innehålla en uppdelning av dessa uppgifter efter transportföretag som bedriver internationella godstransporter på väg endast med hjälp av fordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och övriga transportföretag som bedriver gods-transporter på väg.

2. Senast den 31 mars vartannat år ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om hur många förartillstånd som utfärdades under vart och ett av de föregående två kalenderåren samt det totala antalet förartillstånd i omlopp den 31 december vart och ett av de föregående två åren. Rapporten om perioden efter den 20 maj 2022 ska även innehålla en uppdelning av dessa uppgifter efter transportföretag som bedriver internationella godstransporter på väg endast med hjälp av fordon med en högsta tillåten totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och övriga transportföretag som bedriver godstransporter på väg.
3. Senast den 21 augusti 2022 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om sin nationella tillsynsstrategi, som antagits i enlighet med artikel 10a. Senast den 31 mars varje år ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om de tillsynsåtgärder som vidtagits under det föregående kalenderåret i enlighet med artikel 10a, inklusive, om så är lämpligt, antalet genomförda kontroller. Denna information ska inbegripa uppgift om antalet kontrollerade fordon.
4. Kommissionen ska utarbeta en rapport om läget för unionens vägtransportmarknad senast den 21 augusti 2024. Rapporten ska innehålla en analys av marknadssituationen, inklusive en utvärdering av kontrollernas effektivitet och av utvecklingen av anställningsvillkoren inom yrket.
5. Kommissionen ska utvärdera genomförandet av denna förordning, i synnerhet effekterna av ändringarna av artikel 8, införda genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 (*) senast den 21 augusti 2023 och till Europaparlamentet och rådet rapportera om tillämpningen av den här förordningen.
6. Efter den rapport som avses i punkt 5 ska kommissionen regelbundet utvärdera denna förordning och lägga fram utvärderingsresultaten för Europaparlamentet och rådet.
7. I tillämpliga fall ska de rapporter som avses i punkterna 5 och 6 åtföljas av relevanta lagstiftningsförslag.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1055 av den 15 juli 2020 om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn (EUT L 249, 31.7.2020, s. 17)."

Artikel 3

Ändringar av förordning (EU) nr 1024/2012

I bilagan till förordning (EU) nr 1024/2012 ska följande punkt läggas till:

"15. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (*): Artikel 18.8.

(*) EUT L 300, 14.11.2009, s. 51."

Artikel 4

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 21 februari 2022.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 15 juli 2020.

På Europaparlamentets vägnar

D.M. SASSOLI

Ordförande

På rådets vägnar

J. KLOECKNER

Ordförande

DIREKTIV

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) För att skapa en säker, effektiv och socialt ansvarsfull vägtransportsektor är det nödvändigt att säkerställa tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förare, å ena sidan, och lämpliga affärsvillkor och villkor som främjar rättvis konkurrens för vägtransportföretag, å andra sidan. Med tanke på att arbetskraften inom vägtransportsektorn är mycket rörlig behövs sektorsspecifika regler för att säkerställa balans mellan vägtransportföretagens frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster, den fria rörligheten för varor, tillfredsställande arbetsvillkor och det sociala skyddet för förare.
- (2) Med tanke på att vägtransporttjänster kännetecknas av en hög grad av rörlighet måste särskild uppmärksamhet ägnas åt att säkerställa att förare kan dra nytta av de rättigheter som tillkommer dem och att vägtransportföretag, av vilka flertalet är små företag, inte ställs inför oproportionella administrativa hinder eller diskriminerande kontroller som i onödan begränsar deras frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster. Av samma skäl måste alla nationella regler som tillämpas på vägtransporter vara proportionella och motiverade, med hänsyn till behovet av att säkerställa tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förarna och underlätta utövandet av friheten att tillhandahålla vägtransporttjänster som bygger på rättvis konkurrens mellan nationella och utländska vägtransportföretag.
- (3) Balansen mellan åtgärder för att förbättra de sociala villkoren och arbetsvillkoren för förare och åtgärder för att underlätta utövandet av friheten att tillhandahålla vägtransporttjänster som bygger på rättvis konkurrens mellan nationella och utländska vägtransportföretag är avgörande för en välfungerande inre marknad.
- (4) Vid en utvärdering av ändamålsenligheten och effektiviteten i unionens nuvarande sociallagstiftning inom vägtransportsektorn har vissa kryphål i de befintliga bestämmelserna samt brister i fråga om upprätthållandet av efterlevnaden av dem konstaterats, till exempel sådana som avser bruket av brevlådeföretag. Dessutom finns det ett antal avvikelser mellan medlemsstaterna vad gäller tolkningen, tillämpningen och genomförandet av dessa bestämmelser, vilket skapar en tung administrativ börda för förare och vägtransportföretag. Detta skapar rättslig osäkerhet, vilket är skadligt för de sociala villkoren och arbetsvillkoren för förare och för förutsättningarna för rättvis konkurrens för vägtransportföretag inom sektorn.
- (5) I syfte att säkerställa att Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG ⁽⁴⁾ och 2014/67/EU ⁽⁵⁾ tillämpas korrekt behövs förstärkta kontroller och förstärkt samarbete på unionsnivå för att motverka bedrägerier med anknytning till utstationering av förare.

⁽¹⁾ EUT C 197, 8.6.2018, s. 45.

⁽²⁾ EUT C 176, 23.5.2018, s. 57.

⁽³⁾ Europaparlamentets ständpunkt av den 4 april 2019 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets ständpunkt vid första behandlingen av den 7 april 2020 (EUT C 149, 5.5.2020, s. 1). Europaparlamentets ständpunkt av den 9 juli 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EGT L 18, 21.1.1997, s. 1).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets 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) (EUT L 159, 28.5.2014, s. 11).

- (6) Kommissionen konstaterade i sitt förslag av den 8 mars 2016 om översyn av direktiv 96/71/EG att genomförandet av det direktivet ger upphov till särskilda rättsliga frågor och svårigheter inom den mycket rörliga vägtransportsektorn och att dessa problem lämpligast skulle behandlas genom sektorsspecifik lagstiftning om vägtransporter.
- (7) För att säkerställa ett ändamålsenligt och proportionellt genomförande av direktiv 96/71/EG inom vägtransportsektorn är det nödvändigt att upprätta sektorsspecifika regler som återspeglar särdragen hos den mycket rörliga arbetskraften inom vägtransportsektorn och som skapar en balans mellan det sociala skyddet för förare och vägtransportföretags frihet att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster. Bestämmelserna om utstationering av arbetstagare i direktiv 96/71/EG, och om tillämpningen av dessa bestämmelser i direktiv 2014/67/EU, är tillämpliga på vägtransportsektorn och bör omfattas av de särskilda reglerna i det här direktivet.
- (8) Med tanke på att transportsektorn kännetecknas av stor rörlighet utstationeras förare i allmänhet inte till en annan medlemsstat enligt tjänsteavtal för långa tidsperioder, vilket ibland är fallet inom andra sektorer. Det bör därför förtydligas under vilka omständigheter reglerna om långvarig utstationering i direktiv 96/71/EG inte är tillämpliga på sådana förare.
- (9) Välvägd sektorsspecifika regler om utstationering bör bygga på förekomsten av en tillräcklig koppling mellan å ena sidan föraren och den tillhandahållna tjänsten och å andra sidan en värdmedlemsstats territorium. För att göra det lättare att upprätthålla efterlevnaden av dessa regler bör det göras åtskillnad mellan olika typer av transporter beroende på graden av koppling till värdmedlemsstatens territorium.
- (10) När en förare utför bilaterala transporter från den medlemsstat där företaget är etablerat (*etableringsmedlemsstaten*) till en annan medlemsstat eller ett tredjelands territorium eller tillbaka till etableringsmedlemsstaten, utmärks tjänsten av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten. Det är möjligt att en förare utför flera bilaterala transporter under en resa. Det skulle utgöra en oproportionell begränsning av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande vägtransporttjänster om utstationeringsreglerna – och därmed de anställningsvillkor som garanteras i värdmedlemsstaten – var tillämpliga på sådana bilaterala transporter.
- (11) Det bör klargöras att internationell transport som är i transit genom en medlemsstats territorium inte utgör en utstationeringssituation. Sådan transport kännetecknas av det faktum att föraren passerar genom medlemsstaten utan att lasta eller lossa gods och utan att ta upp eller släppa av passagerare, och det finns därför ingen betydande koppling mellan förarens verksamhet och transitmedlemsstaten. Frågan huruvida förarens närvaro i en medlemsstat ska kvalificeras som transit påverkas därför inte av stopp som görs av exempelvis hygieniskäl.
- (12) När en förare utför en kombinerad transport utmärks den tjänst som tillhandahålls under den inledande eller avslutande vägtransportsträckan av en nära koppling till etableringsmedlemsstaten om vägtransportsträckan i sig utgör en bilateral transport. Däremot finns en tillräcklig koppling till en värdmedlemsstats territorium när vägtransportsträckan utförs inom värdmedlemsstaten eller i form av en icke-bilateral internationell transport, och därför bör utstationeringsreglerna vara tillämpliga.
- (13) När en förare utför andra typer av transporter, särskilt cabotagettransport eller icke-bilaterala internationella transporter, finns en tillräcklig koppling till värdmedlemsstatens territorium. Kopplingen föreligger vid cabotagettransport enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 1072/2009 ⁽⁶⁾ och (EG) nr 1073/2009 ⁽⁷⁾ eftersom hela transporten äger rum i en värdmedlemsstat och tjänsten därmed har en nära koppling till värdmedlemsstatens territorium. En icke-bilateral internationell transport kännetecknas av det faktum att föraren utför internationell transport utanför det utstationerande företagens etableringsmedlemsstat. De utförda tjänsterna är därför kopplade till den berörda värdmedlemsstaten snarare än till etableringsmedlemsstaten. I dessa fall krävs sektorsspecifika regler endast med avseende på administrativa krav och kontrollåtgärder.
- (14) Medlemsstaterna bör i enlighet med direktiv 2014/67/EU säkerställa att de arbets- och anställningsvillkor som avses i artikel 3 i direktiv 96/71/EG och som är fastställda i bestämmelser i nationella lagar eller andra författningar eller i kollektivavtal eller skiljedomar som, på deras territorier, förklarats ha allmän giltighet eller på annat sätt är tillämpliga i enlighet med artikel 3.1 och 3.8 i direktiv 96/71/EG, på ett tillgängligt och öppet sätt tillhandahålls

⁽⁶⁾ 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 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

⁽⁷⁾ 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 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

transportföretag från andra medlemsstater och utstationerade förare. Detta bör i relevanta fall inbegripa arbets- och anställningsvillkor som fastställs genom kollektivavtal som är allmänt tillämpliga på alla likartade företag i det berörda geografiska området. Den relevanta informationen bör i synnerhet omfatta de lönekomponenter som är obligatoriska enligt sådana instrument. I enlighet med direktiv 2014/67/EU ska arbetsmarknadens parter involveras.

- (15) Vägtransportföretag i unionen står inför en växande konkurrens från vägtransportföretag som är baserade i tredjeländer. Det är därför av yttersta vikt att säkerställa att vägtransportföretag i unionen inte diskrimineras. Enligt artikel 1.4 i direktiv 96/71/EG får företag som är etablerade i en icke-medlemsstat inte behandlas förmånligare än företag som är etablerade i en medlemsstat. Denna princip bör även gälla med avseende på de särskilda regler om utstationering som föreskrivs i det här direktivet. Den bör i synnerhet gälla när vägtransportföretag i tredjeländer utför transporter enligt bilaterala eller multilaterala avtal som ger tillträde till unionsmarknaden.
- (16) Europeiska Transportministerkonferensens (ETMK) multilaterala kvotsystem är ett av de viktigaste instrument som reglerar tillträdet till unionsmarknaden för vägtransportföretag i tredjeländer och tillträdet till tredjelandsmarknader för vägtransportföretag i unionen. Det antal tillstånd som tilldelas varje medlemsland i ETMK beslutas på årsbasis. Medlemsstaterna måste iakta sin skyldighet att inte diskriminera unionsföretag, inbegripet när det gäller att komma överens om villkor för tillträde till unionsmarknaden inom ramen för ETMK.
- (17) Befogenheten att förhandla om och ingå den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) ligger hos unionen som en del av dess exklusiva externa befogenheter. Unionen bör, i enlighet med artikel 2.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006⁽⁸⁾, anpassa de kontrollmekanismer som kan användas för att kontrollera tredjelandsföretags efterlevnad av sociallagstiftning på nationell nivå och unionsnivå till de kontrollmekanismer som gäller för unionsföretag.
- (18) Svårigheter har också visat sig när reglerna om utstationering av arbetstagare i direktiv 96/71/EG och reglerna om de administrativa kraven i direktiv 2014/67/EU ska tillämpas på den mycket rörliga vägtransportsektorn. Okoordinerade nationella åtgärder avseende tillämpning av och kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn har skapat rättslig osäkerhet och en tung administrativ börda för utlandsetablerade vägtransportföretag i unionen. Detta har lett till onödiga begränsningar av friheten att tillhandahålla gränsöverskridande vägtransporttjänster, med negativa sidoeffekter på sysselsättningen och på vägtransportföretagens konkurrenskraft. Administrativa krav och kontrollåtgärder behöver därför harmoniseras. Detta skulle också förhindra att vägtransportföretag drabbas av onödiga förseningar.
- (19) I syfte att säkerställa en ändamålsenlig och effektiv kontroll av efterlevnaden av de sektorsspecifika reglerna om utstationering av arbetstagare och för att undvika en oproportionell administrativ börda för utlandsetablerade vägtransportföretag i unionen, bör särskilda administrativa krav och kontrollåtgärder fastställas inom vägtransportsektorn, med fullt utnyttjande av kontrollverktyg såsom digitala färdskrivare. För att kunna övervaka att de skyldigheter som fastställs i detta direktiv och direktiv 96/71/EG fullgörs och samtidigt minska denna uppgifts komplexitet, bör medlemsstaterna få ålägga vägtransportföretag enbart de administrativa krav och kontrollåtgärder som anges i detta direktiv, vilka är anpassade till vägtransportsektorn.
- (20) Transportföretag behöver rättslig säkerhet om vilka regler och krav de ska följa. Dessa regler och krav bör vara tydliga, begripliga och lättillgängliga för transportföretagen, och bör möjliggöra ändamålsenliga kontroller. Det är viktigt att nya regler inte medför en onödig administrativ börda och att de tar vederbörlig hänsyn till små och medelstora företags intressen.

⁽⁸⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (21) Förares administrativa börda och dokumenthanteringsuppgifter bör vara rimliga. Medan vissa handlingar bör finnas tillgängliga i fordonet för inspektion vid vägkontroller bör därför andra handlingar göras tillgängliga via det offentliga gränssnitt som är anslutet till det informationssystem för den inre marknaden (IMI) som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 ⁽⁹⁾ av vägtransportföretagen och, vid behov, av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där vägtransportföretaget är etablerad. De behöriga myndigheterna bör använda den ram för ömsesidigt bistånd mellan medlemsstaterna som fastställs i direktiv 2014/67/EU.
- (22) För att underlätta kontrollen av att de utstationeringsregler som fastställs i detta direktiv efterlevs bör vägtransportföretag lämna in en utstationeringsdeklaration till de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där de utstationerar förare.
- (23) För att minska vägtransportföretagens administrativa börda är det nödvändigt att göra det enklare att lämna in och uppdatera utstationeringsdeklarationer. Kommissionen bör därför utarbeta ett flerspråkigt offentligt gränssnitt som vägtransportföretag har åtkomst till och kan använda för att lämna in och uppdatera information om utstationeringsringar och vid behov lämna in andra relevanta handlingar till IMI.
- (24) Med tanke på att arbetsmarknadens parter i vissa medlemsstater spelar en avgörande roll när det gäller tillämpningen av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn bör medlemsstaterna kunna förse nationella arbetsmarknadsparter med relevant information som delats via IMI med det enda syftet att kontrollera att bestämmelserna om utstationering efterlevs, samtidigt som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ⁽¹⁰⁾ respekteras. Den relevanta informationen bör tillhandahållas arbetsmarknadens parter på annat sätt än via IMI.
- (25) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i syfte att specificera funktionerna hos det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽¹¹⁾.
- (26) En adekvat, effektiv och konsekvent tillsyn över reglerna om arbetstider och viloperioder är av avgörande betydelse för att man ska kunna förbättra trafiksäkerheten, skydda förarnas arbetsvillkor och förhindra snedvridningar av konkurrensen på grund av bristande efterlevnad. Därför är det önskvärt att tillämpningsområdet för de befintliga enhetliga tillsynskraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG ⁽¹²⁾ utvidgas till att omfatta kontroll av att de arbetstidsbestämmelser som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG ⁽¹³⁾ efterlevs.
- (27) Med tanke på de dataserier som krävs för att kontrollera efterlevnaden av arbetstidsreglerna i direktiv 2002/15/EG är vägkontrollernas omfattning beroende av att teknik som möjliggör täckning av en tillräckligt lång tidsperiod utvecklas och införs. Vägkontroller bör begränsas till de aspekter som kan kontrolleras effektivt med hjälp av färdskrivaren och annan registreringsutrustning ombord och omfattande kontroller bör endast utföras i företagets lokaler.
- (28) Vägkontroller bör genomföras snabbt och effektivt så att kontrollen tar så kort tid som möjligt, med minsta möjliga försening för föraren. Det bör göras en tydlig åtskillnad mellan vägtransportföretags skyldigheter och förarens skyldigheter.

⁽⁹⁾ 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) (EUT L 316, 14.11.2012, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁽¹¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽¹²⁾ 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 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 35).

⁽¹³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

- (29) Samarbete mellan medlemsstaternas tillsynsmyndigheter bör främjas ytterligare genom samordnade kontroller, vilka medlemsstaterna bör eftersträva att utvidga till kontroller i företagens lokaler. Europeiska arbetsmyndigheten, vars verksamhetsområde enligt artikel 1.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149⁽¹⁴⁾ omfattar direktiv 2006/22/EG, skulle kunna fylla en viktig funktion när det gäller att bistå medlemsstater som utför samordnade kontroller och skulle kunna stödja insatser för utbildning och praktik.
- (30) Det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller genomförandet av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn har visat sig vara otillräckligt, vilket gör gränsöverskridande efterlevnadskontrollen svårare, ineffektiv och inkonsekvent. Det är därför nödvändigt att inrätta ett regelverk för effektiv kommunikation och ömsidigt bistånd, inbegripet utbyte av uppgifter om överträdelser och av information om god praxis vad gäller efterlevnadskontroll.
- (31) I syfte att främja ett ändamålsenligt administrativt samarbete och ett ändamålsenligt informationsutbyte ska medlemsstaterna enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009⁽¹⁵⁾ koppla samman sina nationella elektroniska register genom systemet Europeiska registret för vägtransportföretag. Den information som vid en vägkontroll är tillgänglig via det systemet bör utvidgas.
- (32) För att underlätta och förbättra kommunikationen mellan medlemsstaterna, säkerställa en enhetligare tillämpning av sociallagstiftningen inom transportsektorn och göra det lättare för vägtransportföretagen att efterleva administrativa krav vid utstationering av förare bör kommissionen ta fram en eller flera nya moduler för IMI. Det är viktigt att IMI gör det möjligt att utföra giltighetskontroller av utstationeringsdeklarationer under vägkontroller.
- (33) Informationsutbytet inom ramen för ett ändamålsenligt administrativt samarbete och ömsidigt bistånd mellan medlemsstater bör ske i enlighet med de regler om skydd av personuppgifter som fastställs i förordning (EU) 2016/679 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725⁽¹⁶⁾. Det informationsutbyte som sker genom IMI bör också ske i enlighet med förordning (EU) nr 1024/2012.
- (34) För att öka ändamålsenligheten, effektiviteten och enhetligheten i tillsynen är det önskvärt att utveckla de befintliga nationella riskvärderingssystemens funktioner och utöka användningen av dessa system. Åtkomst till uppgifterna i riskvärderingssystemen skulle göra det möjligt för behöriga kontrollmyndigheter i den berörda medlemsstaten att på ett bättre sätt inrikta kontrollerna på vägtransportföretag som inte följer reglerna. En gemensam formel för beräkning av ett transportföretags riskvärdering bör bidra till en rättvisare behandling av vägtransportföretag vid kontroller.
- (35) Som en följd av Lissabonfördragets ikraftträdande bör de befogenheter som tilldelas kommissionen enligt direktiv 2006/22/EG anpassas till artiklarna 290 och 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).
- (36) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av direktiv 2006/22/EG bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i syfte att öka den lägsta procentandel av förarens arbetsdagar som kontrolleras av medlemsstater till 4 %; att ytterligare klargöra definitionerna av de kategorier av statistik som ska samlas in; att utse ett organ för aktivt främjande av utbyte av uppgifter, erfarenheter och information mellan medlemsstaterna; att fastställa en gemensam formel för beräkningen av ett företags riskvärdering; att fastställa riktlinjer för bästa metoder för tillsynsåtgärder; att fastställa en gemensam metod för registrering och kontroll av perioder av annat arbete samt registrering och kontroll av perioder på minst en vecka under vilken en förare har lämnat fordonet och inte kan bedriva verksamhet med nämnda fordon; samt att verka för en gemensam strategi för genomförandet av

⁽¹⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1149 av den 20 juni 2019 om inrättande av Europeiska arbetsmyndigheten, om ändring av förordningarna (EG) nr 883/2004, (EU) nr 492/2011 och (EU) 2016/589 och om upphävande av beslut (EU) 2016/344 (EUT L 186, 11.7.2019, s. 21).

⁽¹⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽¹⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

detta direktiv, att verka för en enhetlig strategi och en harmoniserad tolkning av förordning (EG) nr 561/2006 mellan tillsynsmyndigheterna och att främja dialog mellan transportsektorn och tillsynsmyndigheterna. Kommissionen bör när den antar genomförandeakter om framtagandet av en gemensam formel för beräkningen av ett företags riskvärdering i synnerhet säkerställa att företaget behandlas lika vid beaktandet av de kriterier som anges i detta direktiv. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med förordning (EU) nr 182/2011.

- (37) I syfte att återspegla utvecklingen av bästa metoder vad gäller kontroller och standardutrustning som ska finnas tillgänglig för tillsynsenheter och för att fastställa eller uppdatera viktningen av allvarlighetsgraden av överträdelse av förordning (EG) nr 561/2006 eller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014⁽¹⁷⁾ bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilaga I, II respektive III till direktiv 2006/22/EG. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽¹⁸⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (38) Direktiv 2006/22/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (39) Vissa särskilda regler om utstationering riktar sig till transportföretagen, som bär konsekvenserna av sina eventuella överträdelse av de reglerna. I syfte att förhindra missbruk när företag upphandlar transporttjänster av vägtransportföretag som bedriver godstransporter på väg bör medlemsstaterna också föreskriva tydliga och förutsebara regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer i fall då de visste eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha vetat att de transporttjänster som de beställt innebar överträdelse av särskilda regler om utstationering.
- (40) För att säkerställa rättvisa konkurrensvillkor och lika villkor för arbetstagare och företag behöver man göra framsteg i fråga om smart tillsyn och ge så mycket stöd som möjligt för att riskvärderingssystem ska införas och användas fullt ut.
- (41) Kommissionen bör utvärdera effekterna av tillämpningen och av kontrollen av efterlevnaden av reglerna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn och lämna in en rapport om resultaten av utvärderingen till Europaparlamentet och rådet, när så är lämpligt tillsammans med ett lagstiftningsförslag.
- (42) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att säkerställa, å ena sidan, tillfredsställande arbetsvillkor och socialt skydd för förare och, å andra sidan, lämpliga affärsvillkor och villkor som främjar rättvis konkurrens för vägtransportföretag, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av detta direktivs omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (43) De nationella bestämmelser som införlivar detta direktiv bör tillämpas från och med det datum som infaller 18 månader efter dagen för ikraftträdandet av detta direktiv. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/957⁽¹⁹⁾ ska tillämpas på vägtransportsektorn, i enlighet med artikel 3.3 i det direktivet, från och med den 2 februari 2022.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Särskilda regler om utstationering av förare

1. I denna artikel fastställs särskilda regler vad gäller vissa aspekter av direktiv 96/71/EG avseende utstationering av förare inom vägtransportsektorn och av direktiv 2014/67/EU avseende administrativa krav och kontrollåtgärder för utstationering av dessa förare.

⁽¹⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁽¹⁸⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/957 av den 28 juni 2018 om ändring av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EUT L 173, 9.7.2018, s. 16).

2. Dessa särskilda regler är tillämpliga på förare som är anställda av företag som är etablerade i en medlemsstat som vidtar den gränsöverskridande åtgärd som avses i artikel 1.3 a i direktiv 96/71/EG.

3. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren utför bilaterala transporter av gods.

Inom ramen för detta direktiv avses med en *bilateral transport av gods* förflyttning av gods på grundval av ett transportavtal, från etableringsmedlemsstaten, enligt definitionen i artikel 2.8 i förordning (EG) nr 1071/2009, till en annan medlemsstat eller till ett tredjeland, eller från en annan medlemsstat eller ett tredjeland till etableringsmedlemsstaten.

Från och med den 2 februari 2022, som är den dag från och med vilken förare, enligt artikel 34.7 i förordning (EU) nr 165/2014, ska registrera uppgifter om gränspassage manuellt, ska medlemsstaterna tillämpa undantaget för bilaterala transporter av gods enligt första och andra styckena i denna punkt även när föraren utöver att utföra en bilateral transport utför en lastnings- och/eller lossningsaktivitet i de medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, under förutsättning att föraren inte lastar och lossar godset i samma medlemsstat.

Om en bilateral transport som utgår från etableringsmedlemsstaten, och under vilken ingen ytterligare aktivitet utförs, följs av en bilateral transport till etableringsmedlemsstaten, ska undantaget för ytterligare aktiviteter i tredje stycket vara tillämpligt för högst två ytterligare lastnings- och/eller lossningsaktiviteter, enligt de villkor som anges i tredje stycket.

Undantagen enligt tredje och fjärde styckena i denna punkt för ytterligare aktiviteter ska vara tillämpliga endast till och med den dag från och med vilken smarta färdskrivare som uppfyller det krav avseende registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 första stycket i förordning (EU) nr 165/2014 ska monteras i fordon som registreras i en medlemsstat för första gången enligt artikel 8.1 fjärde stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska undantagen i tredje och fjärde styckena i denna punkt för ytterligare aktiviteter vara tillämpliga endast för förare som använder fordon utrustade med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i den förordningen.

4. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren utför bilaterala transporter av personer.

Inom ramen för detta direktiv avses med en bilateral transport vid internationella persontransporter, tillfälliga eller linjetrafik, i den mening som avses i förordning (EG) nr 1073/2009, att en förare utför någon av följande åtgärder:

- a) Tar upp passagerare i etableringsmedlemsstaten och släpper av dem i en annan medlemsstat eller ett tredjeland.
- b) Tar upp passagerare i en medlemsstat eller i ett tredjeland och släpper av dem i etableringsmedlemsstaten.
- c) Tar upp och släpper av passagerare i etableringsmedlemsstaten i syfte att utföra lokala utflykter i en annan medlemsstat eller ett tredjeland, i enlighet med förordning (EG) nr 1073/2009.

Från och med den 2 februari 2022, som är den dag från och med vilken förare ska, enligt artikel 34.7 i förordning (EU) nr 165/2014, registrera uppgifter om gränspassage manuellt, ska medlemsstaterna tillämpa undantaget för bilaterala transporter av personer enligt första och andra styckena i denna punkt även när föraren utöver att utföra en bilateral transport tar upp passagerare en gång och/eller släpper av passagerare en gång i medlemsstater eller tredjeländer som föraren passerar, under förutsättning att föraren inte erbjuder persontransporttjänster mellan två platser i den medlemsstat som passerar. Detsamma ska gälla för returreisan.

Undantaget i tredje stycket i denna punkt för ytterligare aktiviteter ska vara tillämpligt endast till och med den dag från och med vilken smarta färdskrivare som uppfyller det krav avseende registrering av gränspassager och ytterligare aktiviteter som avses i artikel 8.1 första stycket i förordning (EU) nr 165/2014 ska monteras i fordon som registreras i en medlemsstat för första gången enligt artikel 8.1 fjärde stycket i den förordningen. Från och med den dagen ska undantaget i tredje stycket i denna punkt för ytterligare aktiviteter vara tillämpligt endast för förare som använder fordon utrustade med smarta färdskrivare i enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 i den förordningen.

5. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren korsar en medlemsstats territorium utan att lasta eller lossa gods och utan att ta upp eller släppa av passagerare.
6. Utan hinder av vad som sägs i artikel 2.1 i direktiv 96/71/EG ska en förare inte anses vara utstationerad i den mening som avses i direktiv 96/71/EG när föraren utför den inledande eller avslutande vägtransportsträckan i en kombinerad transport enligt definitionen i rådets direktiv 92/106/EEG⁽²⁰⁾ om vägtransportsträckan i sig utgörs av bilaterala transporter enligt definitionen i punkt 3 i den här artikeln.
7. En förare som utför cabotagettransport enligt definitionerna i förordningarna (EG) nr 1072/2009 och (EG) nr 1073/2009 ska anses vara utstationerad i enlighet med direktiv 96/71/EG.
8. En utstationering ska, vid tillämpning av artikel 3.1a i direktiv 96/71/EG, anses upphöra när föraren lämnar värdmedlemsstaten vid utförandet av den internationella gods- eller persontransporten. Den utstationeringsperioden ska inte slås samman med tidigare utstationeringsperioder i samband med sådana internationella transporter utförda av samma förare eller en annan förare som han eller hon ersätter.
9. Medlemsstaterna ska i enlighet med direktiv 2014/67/EU säkerställa att de arbets- och anställningsvillkor som avses i artikel 3 i direktiv 96/71/EG och som är fastställda i bestämmelser i nationella lagar eller andra författningar eller i kollektivavtal eller skiljedomar som, på deras territorier, förklarats ha allmän giltighet eller på annat sätt är tillämpliga i enlighet med artikel 3.1 och 3.8 i direktiv 96/71/EG, på ett tillgängligt och öppet sätt tillhandahålls transportföretag från andra medlemsstater och utstationerade förare. Den relevanta informationen ska i synnerhet omfatta de lönekomponenter som är obligatoriska enligt sådana instrument, inbegripet i relevanta fall genom kollektivavtal som är allmänt tillämpliga på alla likartade företag i det berörda geografiska området.
10. Transportföretag som är etablerade i en icke-medlemsstat får inte behandlas förmånligare än företag som är etablerade i en medlemsstat, inbegripet när de utför transporter enligt bilaterala eller multilaterala avtal som ger tillträde till unionsmarknaden eller delar av denna.
11. Genom undantag från artikel 9.1 och 9.2 i direktiv 2014/67/EU får medlemsstaterna endast införa följande administrativa krav och kontrollåtgärder med avseende på utstationering av förare:
- a) En skyldighet för det vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat att lämna in en utstationeringsdeklaration till de nationella behöriga myndigheterna i en medlemsstat till vilken föraren är utstationerad senast vid utstationeringens början, med användning av ett flerspråkigt standardformulär i det offentliga gränssnitt som är anslutet till informationssystemet för den inre marknaden (IMI), som inrättats genom förordning (EU) nr 1024/2012; denna utstationeringsdeklaration ska innehålla följande information:
- i) Vägtransportföretagets identitet, åtminstone i form av gemenskapstillståndets nummer, om detta nummer är tillgängligt.
 - ii) Kontaktuppgifter för trafikansvarig eller annan kontaktperson i etableringsmedlemsstaten, för kontakter med de behöriga myndigheterna i den värdmedlemsstat där tjänsterna tillhandahålls samt för utskick och mottagande av handlingar eller delgivningar.
 - iii) Förarens identitet, bostadsadress och körkortsnummer.
 - iv) Startdatum för förarens anställningsavtal, och uppgift om vilken lag som är tillämplig på detta.
 - v) Utstationeringens planerade startdatum och slutdatum.
 - vi) Motorfordonens registreringsnummer.
 - vii) Huruvida de utförda transporttjänsterna utgör godstransport, persontransport, internationell transport eller cabotagettransport.
- b) En skyldighet för vägtransportföretaget att säkerställa att föraren i pappersform eller elektronisk form har tillgång till, och en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla, följande:
- i) En kopia av den utstationeringsdeklaration som lämnats in via IMI.

⁽²⁰⁾ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

- ii) Bevis avseende de transporter som äger rum i värdmedlemsstaten, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009.
 - iii) Färdskrivardata, särskilt landssymbolerna för de medlemsstater där föraren har befunnit sig vid utförandet av internationella vägtransporter eller cabotagetransport, i enlighet med registrerings- och dokumentationskraven i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014.
- c) En skyldighet för vägtransportföretaget att efter utstationeringsperioden, via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI, på direkt begäran av de behöriga myndigheterna i de medlemsstater där utstationeringen ägde rum, sända kopior av de handlingar som avses i led b ii och iii i denna punkt samt dokumentation avseende förarens lön med avseende på utstationeringsperioden, anställningsavtalet eller en likvärdig handling i den mening som avses i artikel 3 i rådets direktiv 91/533/EEG ⁽²¹⁾, tidrapporter som avser förarens arbete samt betalningsbevis.

Vägtransportföretaget ska skicka dokumentationen via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI senast åtta veckor från och med dagen för begäran. Om vägtransportföretaget inte lämnar in den begärda dokumentationen inom denna tidsperiod får de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum via IMI begära bistånd av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten i enlighet med artiklarna 6 och 7 i direktiv 2014/67/EU. När en sådan begäran om ömsesidigt bistånd görs ska de behöriga myndigheterna i vägtransportföretagets etableringsmedlemsstat ha tillgång till utstationeringsdeklarationen och annan relevant information som lämnats in av vägtransportföretaget via det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.

De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten ska säkerställa att de tillhandahåller de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där utstationeringen ägde rum den begärda dokumentationen via IMI inom 25 arbetsdagar från och med dagen för begäran om ömsesidigt bistånd.

I syfte att fastställa om en förare inte ska anses vara utstationerad enligt punkterna 3 och 4 i denna artikel, får medlemsstaterna som kontrollätgård endast införa en skyldighet för föraren att inneha och på begäran vid vägkontroll tillhandahålla, i pappersform eller elektronisk form, bevis på relevanta internationella transporter, exempelvis en elektronisk fraktsedel (e-CMR) eller bevis som avses i artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009, och färdskrivardata som avses i led b iii i den här punkten.

12. I kontrollsyfte ska vägtransportföretaget hålla de utstationeringsdeklarationer som avses i punkt 11 a uppdaterade i det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI.

13. Informationen från utstationeringsdeklarationerna ska i kontrollsyfte sparas i IMI:s arkiv i 24 månader.

En medlemsstat får tillåta att den behöriga myndigheten på annat sätt än via IMI tillhandahåller nationella arbetsmarknadsparter relevant information som finns i IMI i den utsträckning som är nödvändig för att kontrollera efterlevnaden av utstationeringsregler och i enlighet med nationell rätt och praxis, förutsatt att

- a) informationen avser en utstationering till den berörda medlemsstatens territorium,
- b) informationen används uteslutande för tillämpning av utstationeringsregler, och
- c) eventuell behandling av uppgifter utförs i enlighet med förordning (EU) 2016/679.

14. Senast den 2 februari 2021 ska kommissionen genom en genomförandeakt specificera funktionerna hos det offentliga gränssnitt som är anslutet till IMI. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 4.2.

15. Medlemsstaterna ska undvika onödiga förseningar i genomförandet av kontrollätgårderna som skulle kunna påverka utstationeringens varaktighet och datum.

⁽²¹⁾ Rådets direktiv 91/533/EEG av den 14 oktober 1991 om arbetsgivares skyldighet att upplysa arbetstagarna om de regler som är tillämpliga på anställningsavtalet eller anställningsförhållandet (EGT L 288, 18.10.1991, s. 32).

16. De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ska samarbeta nära och ge varandra ömsesidigt bistånd och all relevant information på de villkor som fastställs i direktiv 2014/67/EU och i förordning (EG) nr 1071/2009.

Artikel 2

Ändring av direktiv 2006/22/EG

Direktiv 2006/22/EG ska ändras på följande sätt:

1. Titeln ska ersättas med följande:

"Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG".

2. Artikel 1 ska ersättas med följande:

"Artikel 1

Syfte

I detta direktiv fastställs minimivillkor för genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 (*) och (EU) nr 165/2014 (**) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG (***)

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

(***) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35)."

3. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska andra stycket ersättas med följande:

"Dessa kontroller ska varje år täcka ett stort och representativt genomsnitt av mobila arbetstagare, förare, företag och fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 samt av mobila arbetstagare och förare som omfattas av direktiv 2002/15/EG. Vägkontroller avseende efterlevnad av direktiv 2002/15/EG ska begränsas till aspekter som effektivt kan kontrolleras med hjälp av färdskrivaren och annan registreringsutrustning. En heltäckande kontroll av efterlevnaden av direktiv 2002/15/EG får endast utföras i företagens lokaler."

b) I punkt 3 ska första och andra styckena ersättas med följande:

"Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna på ett sådant sätt att minst 3 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 kontrolleras. Under vägkontrollen ska föraren tillåtas att ta kontakt med sitt huvudkontor, den trafikansvarige eller andra personer eller enheter i syfte att innan vägkontrollen är avslutad tillhandahålla bevis som eventuellt saknas i fordonet; detta påverkar inte förarens skyldighet att säkerställa att färdskrivarutrustningen används på rätt sätt.

Från och med den 1 januari 2012 får kommissionen genom en genomförandeakt öka den lägsta procentandelen till 4 %, förutsatt att den statistik som samlats in enligt artikel 3 visar att i genomsnitt mer än 90 % av alla kontrollerade fordon är utrustade med digital färdskrivare. När kommissionen fattar sitt beslut ska den även ta hänsyn till de befintliga tillsynsätgårdernas ändamålsenlighet, särskilt i fråga om huruvida digitala färdskrivaruppgifter finns att tillgå i företagens lokaler. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2."

c) Följande punkt ska införas:

"3a. Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna av efterlevnaden av direktiv 2002/15/EG med beaktande av det riskvärderingssystem som föreskrivs i artikel 9 i det här direktivet. Kontrollerna ska inriktas på ett företag om en eller flera av dess förare kontinuerligt eller allvarligt har överträtt förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014."

d) Punkt 4 ska ersättas med följande:

"4. Den information som lämnas till kommissionen i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 13 i direktiv 2002/15/EG ska inbegripa uppgifter om antalet förare som kontrollerats på vägarna, antalet kontroller i företagens lokaler, antalet kontrollerade arbetsdagar och antalet rapporterade överträdelser samt antalet och typen av rapporterade överträdelser och ska ange huruvida det rör sig om person- eller godstransport."

4. I artikel 3 ska femte stycket ersättas med följande:

"Kommissionen ska, om så krävs, genom genomförandeakter ytterligare klargöra definitionerna av de kategorier som anges i första stycket a och b. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2."

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

"Artikel 5

Samordnade kontroller

Medlemsstaterna ska minst sex gånger om året utföra samordnade vägkontroller av förare och fordon som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014. Medlemsstaterna ska dessutom sträva efter att anordna samordnade kontroller i företagens lokaler.

Sådana samordnade kontroller ska utföras samtidigt av tillsynsmyndigheterna i minst två medlemsstater, varvid var och en agerar på sitt eget territorium."

6. Artikel 6.1 ska ersättas med följande:

"1. Kontroller i företagens lokaler ska organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Denna typ av kontroller ska även utföras när allvarliga överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014 eller direktiv 2002/15/EG har upptäckts vid vägkontroller."

7. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Led b ska ersättas med följande:

"b) Att överlämna tvåårsstatistiken till kommissionen i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006."

ii) Följande led ska läggas till:

"d) Att säkerställa utbyte av information med övriga medlemsstater enligt artikel 8 i detta direktiv när det gäller tillämpningen av nationella bestämmelser som införlivar detta direktiv och direktiv 2002/15/EG."

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Ett utbyte av uppgifter, erfarenheter och information mellan medlemsstaterna ska främjas aktivt, i första hand, men inte uteslutande, genom den kommitté som avses i artikel 12.1 och varje sådant organ som kommissionen kan komma att utse genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2."

8. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Informationsutbyte

1. Information som bilateralt ställs till förfogande i enlighet med artikel 22.3 i förordning (EG) nr 561/2006 ska också utbytas mellan de organ som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 7 i detta direktiv

a) minst var sjätte månad efter det att detta direktiv har trätt i kraft,

b) på motiverad begäran av en medlemsstat i enskilda fall.

2. En medlemsstat ska tillhandahålla den information som begärs av en annan medlemsstat enligt punkt 1 b inom 25 arbetsdagar från mottagandet av begäran. En kortare tidsfrist får fastställas genom en ömsesidig överenskommelse mellan medlemsstaterna. I brådskande fall eller i fall som endast kräver en enkel kontroll i register, exempelvis register kopplade till ett riskvärderingssystem, ska den begärda informationen tillhandahållas inom tre arbetsdagar.

Om den mottagande medlemsstaten anser att begäran inte är tillräckligt motiverad ska den inom tio arbetsdagar från mottagandet av begäran informera den sökande medlemsstaten om detta. Den sökande medlemsstaten ska ytterligare motivera sin begäran. Om den sökande medlemsstaten inte ytterligare kan motivera sin begäran, får den mottagande medlemsstaten avvisa begäran.

Om det är svårt eller omöjligt att tillmötesgå en begäran om information eller att genomföra kontroller, inspektioner eller utredningar, ska den mottagande medlemsstaten informera den sökande medlemsstaten om detta inom tio arbetsdagar från mottagandet av begäran och vederbörligen motivera varför detta är svårt eller omöjligt. De berörda medlemsstaterna ska diskutera med varandra i syfte att finna en lösning.

Vid bestående förseningar i fråga om att tillhandahålla information till den medlemsstat inom vars territorium arbetstagaren är utstationerad ska kommissionen underrättas och vidta lämpliga åtgärder.

3. Det informationsutbyte som föreskrivs i denna artikel ska genomföras via informationssystemet för den inre marknaden (IMI), som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1024/2012 (*). Detta gäller dock inte information som medlemsstaterna utbyter genom sådan direkt åtkomst till nationella elektroniska register som avses i artikel 16.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 (**).

(*) 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) (EUT L 316, 14.11.2012, s. 1).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).”

9. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Medlemsstaterna ska införa ett riskvärderingssystem för företag som ska grundas på det relativa antal överträdelse av förordning (EG) nr 561/2006 eller av förordning (EU) nr 165/2014 eller av nationella bestämmelser som införlivar direktiv 2002/15/EG som har begåtts av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelse är.

Senast den 2 juni 2021 ska kommissionen genom genomförandeakter fastställa en gemensam formel för beräkning av ett företags riskvärdering. Denna gemensamma formel ska ta hänsyn till överträdelsernas antal, allvarlighetsgrad och frekvens och till resultaten av kontroller där ingen överträdelse har upptäckts samt till huruvida ett vägtransportföretag har använt den smarta färdskrivaren enligt kapitel II i förordning (EU) nr 165/2014 ombord på alla sina fordon. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2 i detta direktiv.”

b) I punkt 2 ska andra meningen utgå.

c) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. En inledande förteckning över överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014 med viktning av deras allvarighetsgrad återfinns i bilaga III.

I syfte att fastställa eller uppdatera viktningen av allvarighetsgraden av överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15a i detta direktiv i syfte att ändra bilaga III för att ta hänsyn till utvecklingen på lagstiftningsområdet och överväganden i fråga om trafiksäkerhet.

Kategorin för de allvarigaste överträdelserna bör inbegripa sådana överträdelser där bristande efterlevnad av de relevanta bestämmelserna i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 medför en hög risk för dödlig utgång eller allvarliga personsador."

d) Följande punkter ska läggas till:

"4. För att underlätta riktade vägkontroller ska uppgifterna i det nationella riskvärderingssystemet vara åtkomliga för samtliga behöriga kontrollmyndigheter i den berörda medlemsstaten vid tidpunkten för kontrollen.

5. Medlemsstaterna ska göra den information som finns i deras nationella riskvärderingssystem direkt åtkomlig genom sådana driftskompatibla nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009 för behöriga myndigheter i andra medlemsstater i enlighet med artikel 16.2 i den förordningen."

10. Artikel 11 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Kommissionen ska genom genomförandeakter utarbeta riktlinjer för bästa metoder för tillsynsåtgärder. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2.

Dessa riktlinjer skall offentliggöras i en tvåårsrapport från kommissionen."

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa en gemensam metod för registrering och kontroll av perioder av annat arbete, enligt definitionen i artikel 4 e i förordning (EG) nr 561/2006, inbegripet registreringsätt och särskilda fall när registrering ska ske, samt för registrering och kontroll av perioder på minst en vecka under vilka en förare har lämnat fordonet och inte kan utföra några aktiviteter med det fordonet. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2 i detta direktiv."

11. Artiklarna 12–15 ska ersättas med följande:

"Artikel 12

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 42.1 i förordning (EU) nr 165/2014. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

*Artikel 13***Genomförandebestämmelser**

Kommissionen ska på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ anta genomförandeakter, särskilt för något av följande syften:

- a) Verka för en gemensam strategi för genomförandet av detta direktiv.
- b) Verka för en enhetlig strategi och en harmoniserad tolkning av förordning (EG) nr 561/2006 tillsynsmyndigheterna emellan.
- c) Främja en dialog mellan transportsektorn och tillsynsmyndigheterna.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 12.2 i detta direktiv.

*Artikel 14***Förhandlingar med tredjeländer**

När detta direktiv har trätt i kraft ska unionen inleda förhandlingar med de berörda tredjeländerna i syfte att komma överens om tillämpningen av bestämmelser som är likvärdiga med bestämmelserna i detta direktiv.

I avvaktan på att dessa förhandlingar slutförs ska medlemsstaterna inkludera information om kontroller som utförts avseende fordon från tredjeländer i den information som de ska tillstålla kommissionen enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 561/2006.

*Artikel 15***Uppdatering av bilagorna**

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15a i syfte att ändra bilagorna I och II för att göra nödvändiga anpassningar för att återspegla utvecklingen av bästa metoder.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13)."

12. Följande artikel ska införas:

*"Artikel 15a***Utövande av delegeringen**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 9.3 och 15 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 1 augusti 2020. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 9.3 och 15 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (*).

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 9.3 och 15 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

(*) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.”

13. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Del A ska ändras på följande sätt:

i) Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:

- ”1. Daglig körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila liksom de diagramblad för de föregående dagarna som ska medföras i fordonet enligt artikel 36.1 och 36.2 i förordning (EU) nr 165/2014 och/eller de uppgifter för samma period som finns lagrade på förarkortet och/eller i färdskrivarens minne i enlighet med bilaga II till detta direktiv och/eller på utskriften.
2. För den period som avses i artikel 36.1 och 36.2 i förordning (EU) nr 165/2014, eventuella fall då fordonets tillåtna hastighet överskridits, vilket ska definieras som varje period på mer än en minut då fordonets hastighet överstigit 90 km/tim för fordon i kategori N₃ eller 105 km/tim för fordon i kategori M₃ (kategorierna N₃ och M₃ enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG (*)).

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (”Ramdirektiv”) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).”

ii) Punkt 4 ska ersättas med följande:

- ”4. Färdskrivarens korrekta funktion (kontroll av eventuellt missbruk av utrustningen och/eller förarkort och/eller diagramblad) eller, i förekommande fall, förekomsten av de handlingar som avses i artikel 16.2 i förordning (EG) nr 561/2006.”

iii) Följande punkt ska läggas till:

- ”6. Maximal veckoarbetstid uppgående till 60 timmar i enlighet med artikel 4 a i direktiv 2002/15/EG; annan veckoarbetstid enligt artiklarna 4 och 5 i direktiv 2002/15/EG endast om det finns teknik som möjliggör ändamålsenliga kontroller.”

b) Del B ska ändras på följande sätt:

i) I första stycket ska följande punkter läggas till:

- ”4. Efterlevnad vad gäller maximal genomsnittlig veckoarbetstid, raster och krav avseende nattarbete enligt artiklarna 4, 5 och 7 i direktiv 2002/15/EG.
5. Iakttagande av företagens skyldigheter vad avser betalning för förarnas logi och förläggningen av förarnas arbete i enlighet med artikel 8.8 och 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006.”

ii) Andra stycket ska ersättas med följande:

”Medlemsstaterna får vid behov kontrollera vilket medansvar andra aktörer i transportkedjan har – exempelvis befraktare, speditörer eller transportörer – om en överträdelse upptäcks, inbegripet kontroll av att transportavtalen är utformade på ett sådant sätt att förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 kan följas.”

Artikel 3

Ändringar av förordning (EU) nr 1024/2012

I bilagan till förordning (EU) nr 1024/2012 ska följande punkter läggas till:

- "13. Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (*): artikel 8.
14. 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 (**): artikel 1.14.

(*) EUT L 102, 11.4.2006, s. 35.

(**) EUT L 249, 31.7.2020, s. 49."

Artikel 4

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 42.1 i förordning (EU) nr 165/2014. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 5

Sanktioner

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för avsändare, speditörer, transportörer och undertransportörer för bristande efterlevnad av nationella bestämmelser som antagits enligt artikel 1 om de känt till eller, mot bakgrund av alla relevanta omständigheter, borde ha känt till att de transporttjänster som de beställt har medfört överträdelse av de bestämmelserna.
2. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som antagits enligt artikel 1 och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

Artikel 6

Smart tillsyn

Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2014/67/EU och för att i ökad utsträckning se till att de skyldigheter som föreskrivs i artikel 1 i det här direktivet fullgörs ska medlemsstaterna säkerställa att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas inom deras territorium. Strategin ska främst inriktas på sådana företag med en hög riskvärdering som avses i artikel 9 i direktiv 2006/22/EG.

Artikel 7

Utvärdering

1. Kommissionen ska utvärdera genomförandet av detta direktiv, i synnerhet effekterna av artikel 1, senast den 31 december 2025 och rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv. Kommissionens rapport ska, om det är lämpligt, åtföljas av ett lagstiftningsförslag. Rapporten ska offentliggöras.
2. Efter den rapport som avses i punkt 1 ska kommissionen regelbundet utvärdera detta direktiv och överlämna utvärderingsresultaten till Europaparlamentet och rådet. Utvärderingsresultaten ska, om det är lämpligt, åtföljas av relevanta förslag.

*Artikel 8***Utbildning**

Medlemsstaterna ska samarbeta om att tillhandahålla utbildning för tillsynsmyndigheter med utgångspunkt i befintliga tillsynssystem.

Arbetsgivare ska ansvara för att säkerställa att deras förare får kännedom om sina rättigheter och skyldigheter enligt detta direktiv.

*Artikel 9***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska senast den 2 februari 2022 anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den 2 februari 2022.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 10***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 11***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 15 juli 2020.

På Europaparlamentets vägnar

D.M. SASSOLI

Ordförande

På rådets vägnar

J. KLOECKNER

Ordförande

Sammanfattning av promemorian Genomförande av mobilitetspaketet

I promemorian föreslås hur rättsakterna i det s.k. mobilitetspaketet ska genomföras och kompletteras nationellt. Med mobilitetspaketet avses här 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.

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

Det föreslås även bestämmelser om kontroller av kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbetstid. Bland annat ska en sanktionsavgift påföras om det nya kravet i EU:s färdskrivarförordning att registrera gränspassager inte följs. Vidare ska Transportstyrelsen kontrollera att transportföretag följer kraven i EU:s kör- och vilotidsförordning att betala för förarens logi i samband med en normal veckovila och att organisera arbetet så att föraren regelbundet kan återvända hem. Polismyndigheten ska kontrollera om en förare överskridit den maximala sammanlagda arbetstiden per vecka och rapportera misstänkta överträdelse till Transportstyrelsen.

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

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

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

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

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

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

5 a §

I denna lag avses med

1. bilateral transport:

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

b) en persontransport med buss där

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

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

¹ Senaste lydelse 2020:594.

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

5 b §

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

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

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

5 c §

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

5 d §

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

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

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

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

5 e §

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

14 a §

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

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

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

tidigare har varit utstationerad för utförande av sådana transporter.

27 §²

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

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

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

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

Anmälningsskyldighet och dokumentation vid vissa vägtransporter

44 a §

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

Skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration

44 b §

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

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

Skyldighet att ge in dokumentation
efter utstationeringsperioden

44 c §

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

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

Skyldighet att tillhandahålla
dokumentation vid vägkontroll

44 d §

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

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

44 e §

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

Sanktionsavgift

44 f §

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

skyldighet att ta del av en kopia av utstationeringsdeklarationen.

44 g §

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

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

En sanktionsavgift tillfaller staten.

44 h §

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

Beställaransvar

44 i §

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

1. vid tidpunkten för beställningen kände till eller hade skälig anledning att anta att föraren var utstationerad eller skulle utstationeras och att en utstationeringsdeklaration inte lämnats in eller skulle lämnas in, eller

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

Det ska inte dömas till ansvar enligt första stycket 2 om beställaren kan visa att han eller hon gjort vad som skäligen kan begäras av honom eller henne för att säkerställa att en utstationeringsdeklaration lämnas in enligt 44 b §.

Bemyndigande

44 j §

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

Regeringen får meddela ytterligare föreskrifter om

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

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

3. sanktionsavgifter enligt 44 f §.

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §¹

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

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 21 februari 2022.

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

Bilaga 4

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 §¹

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 2 februari 2022.

¹ Senaste lydelse 2012:229.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (2012:210)

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

2 §

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

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

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

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

3. bolagsmännen i kommanditbolag eller andra handelsbolag.

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

4 §

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

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

Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har

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

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

5 §

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

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

Krav på ekonomiska resurser

5 a §

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

5 b §

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

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

4 kap.

1 §

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

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

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

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

2 §

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

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

2. vid en olämplighetsförklaring enligt 1 §.

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

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

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

4 §

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

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

5 kap.

1 §¹

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

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet

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

5 §

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

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

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

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

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

1. 8 b § lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. 25 b § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter,

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

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 2 februari 2022.

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

Bilaga 4

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

6 §

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

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

Denna lag träder i kraft den 21 februari 2022.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från Arbetsdomstolen, Arbetsgivarverket, Arbetsmiljöverket, Bil Sweden, Blomsterbranschens Riksorganisation, Domstolsverket, Ekobrottsmyndigheten, Förvaltningsrätten i Falun, Helsingborgs tingsrätt, ILO-kommittén, Integritetsskyddsmyndigheten, Jordbruksverket, Kammarrätten i Sundsvall, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Kronofogdemyndigheten, Kustbevakningen, Lunds universitet, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Medlingsinstitutet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Näringslivets Transportråd, Polismyndigheten, Regelrådet, Sjöfartsverket, Skatteverket, Småföretagarnas Riksförbund, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Stockholms universitet, Svea hovrätt, Svenska institutet för europapolitiska studier, Sveriges advokatsamfund, Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket, Tjänstemännens centralorganisation, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Tullverket, Tågöretagen, Västmanlands tingsrätt och Åklagarmyndigheten. Svenska Transportarbetareförbundet, Service- och kommunikationsfacket (Seko) och Svenska Kommunalarbetareförbundet har tillsammans med LO-TCO Rättsskydd AB inkommit med ett gemensamt yttrande.

Därutöver har yttranden inkommit från SSAB och Transportindustriförbundet.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Landsorganisationen i Sverige, Sveriges Akademiska Centralorganisation och Sveriges Kommuner och regioner.

Sammanfattning av betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31)

Uppdraget

Vårt uppdrag har varit att lämna förslag som leder till effektivare kontroller och till ett sanktionssystem som får fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna på området. Det övergripande syftet är att främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förare och en sund konkurrens inom yrkestrafiken på väg. I enlighet med direktivet lämnar vi förslag inom följande fyra områden.

- En samlad organisation och åtgärder för en effektiv kontroll av yrkestrafiken.
- Sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet.
- Sällningsprov för narkotika i trafiken, det vill säga ett rutinmässigt prov utan krav på misstanke om brott.
- Trafiksäkerhetskontrollanter som utför nykterhetskontroller.

De första två områdena är avgränsade till yrkestrafiken medan de två andra omfattar all trafik på väg.

Framtidens kontroller av yrkestrafik

I enlighet med vårt direktiv har vi utvärderat en organisatorisk lösning där resurser flyttas från Polismyndigheten och Transportstyrelsen till en ny myndighet. Vårt förslag är dock att den nuvarande strukturen behålls men att den utvecklas genom en tydligare styrning och att resurserna för verksamheten inom yrkestrafikområdet i Polismyndigheten och Transportstyrelsen beslutas av regeringen. En sådan styrning skulle tillförsäkra att resurserna inom området inte tas i anspråk för andra uppgifter i de båda myndigheterna.

För att upprätthålla och utveckla en effektiv samlad kontrollverksamhet behöver resurserna i form av personal inom de båda myndigheterna utökas. Vår bedömning är att det rör sig om ett hundratal tjänster inom Polismyndigheten och cirka 35 tjänster inom Transportstyrelsen. Även påverkan på övriga myndigheter i kontrollkedjan bör beaktas vid resurstilldelningen.

Eftersom samverkan mellan de båda kontrollmyndigheterna är grundläggande för den samlade effektiviteten ska även krav på gemensam inriktning, utveckling och uppföljning av kontroller av yrkestrafiken beslutas av regeringen. Detta kan genomföras antingen genom förändringar i respektive myndighets instruktion, i regleringsbrev eller genom särskilda regleringsuppdrag.

I Polismyndigheten ska det enligt vårt förslag inrättas en samlad nationell organisation för verksamheten inom yrkestrafikområdet. Organisationen ska omfatta ledning, samordning och operativ verksamhet samt uppföljning och utveckling av verksamheten. Den nya organisationen föreslås författningsregleras genom bestämmelser i polislagen (1984:387)

och i förordningen (2014:1102) med instruktion för Polismyndigheten. Myndighetens roll som kontrollmyndighet ska förtydligas vad gäller dialoger med aktörerna inom yrkestrafiken och det brottsförebyggande arbetet med till exempel informationsinsatser om gällande regelverk. Vi bedömer att en samlad organisation inom Polismyndigheten kommer att påverka den framtida kompetensförsörjningen inom området positivt. Möjligheten att ytterligare underlätta kompetensförsörjningen genom att utöka antalet bilinspektörer och civila utredare bör prövas och utvärderas inom myndigheten.

En viktig förutsättning för att kunna genomföra effektiva vägkontroller av yrkestrafiken är väl utrustade och ändamålsenligt placerade kontrollplatser. Trafikverket ansvarar för kontrollplatserna och Transportstyrelsen föreskriver om vilka krav som ställs på dessa. Vi föreslår att ansvaret för kontrollplatserna förtydligas genom att det författningsregleras att de ingår i det statliga vägnätet. Det innebär att investeringar i och underhåll av kontrollplatserna kommer att ingå i Trafikverkets samlade planering.

Utöver de ovan nämnda myndigheterna är ett stort antal myndigheter involverade i kontrollerna av yrkestrafiken på väg. Informationsflödet mellan dessa myndigheter är avgörande för att tillsyn och kontroller ska kunna bedrivas på ett effektivare sätt än i dag och för att myndigheternas samarbete ska underlättas, samtidigt som den personliga integriteten skyddas i tillräcklig omfattning. De problem som vi identifierat tycks främst handla om praktiskt samarbete och tekniska frågor som myndigheterna redan i dag arbetar med och har möjlighet att lösa. Kopplat till detta föreslår vi att berörda myndigheter ges i uppdrag att lämna förslag på hur Transportstyrelsen ska informeras om i vilket företag en förare arbetar, om föraren har begått brott i samband med utövandet av yrkesmässig trafik.

Vi gör vidare bedömningen att en fullständig översyn av förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet är en förutsättning för en effektivare kontrollverksamhet, i synnerhet vad gäller den personliga tidboken. Vi bedömer vidare att tillsynsverksamheten avseende transporter av farligt gods kan effektiviseras om tillsynsmyndigheterna har möjlighet att hantera uppgifter om genomförda kontroller på ett mer samlat sätt.

Sanktionsväxling

Vi har genomfört en omfattande kartläggning av möjligheten och lämpligheten att sanktionsväxla överträdelser av bestämmelser inom yrkestrafikområdet, det vill säga att ersätta straffbestämmelser med sanktionsavgifter. Flera av de bestämmelser som vi har granskat skulle var för sig kunna vara lämpliga för sanktionsväxling. Regelverket på trafikområdet är dock mycket omfattande och komplext. Det är därför svårt att överblicka vilka följdverkningar en enstaka sanktionsväxling skulle få i ett större perspektiv. Om det råder oklarheter kring hur reglerna om sanktionsavgift skulle förhålla sig till det befintliga regelverket är vår bedömning att man bör avstå från sanktionsväxling.

Merparten av de bestämmelser vi kartlagt uppfyller inte de kriterier som vi anser ska vara uppfyllda för att det ska vara lämpligt med en sanktionsväxling. Enligt våra kriterier ska det bland annat vara fråga om överträdelse där sanktionsväxlingen kan få en reell effekt på regel efterlevnaden. Det innebär att sanktionen behöver träffa rätt aktör. Denne aktör kan exempelvis vara en arbetsgivare eller ett transportföretag. Det ska vidare vara relativt enkelt att utreda om en överträdelse har ägt rum, detta eftersom vi föreslår att påförande av sanktionsavgift ska grunda sig på strikt ansvar och inte uppsåt eller oaktsamhet.

Mot denna bakgrund föreslår vi att bestämmelser om medförande och uppvisande av dokument enligt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och yrkestrafikförordningen (2012:237) ska ändras så att sanktionen för överträdelse byts ut från penningböter till sanktionsavgift. Vidare föreslår vi att yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen (2012:238) ändras så att överträdelse av bestämmelser om anmälan av trafikansvariga och andra personer som omfattas av krav på lämplighetsprövning sanktionsväxlas på samma sätt. I enlighet med vad som gäller i dag föreslås Transportstyrelsen vara den myndighet som prövar frågor om sanktionsavgift. Det ska vara möjligt att besluta om förskott för sanktionsavgift och förbud mot fortsatt färd när det handlar om företag som inte har hemvist i Sverige.

Sällning för narkotika

Till skillnad från vad som gäller för alkohol saknas i dag möjligheter att genomföra sällningsprov för narkotika i trafiken. Ett sällningsprov innebär ett rutinmässigt prov utan krav på misstanke om brott. Mot bakgrund av ökningen av narkotika i trafiken och narkotikarelaterade trafikolyckor är det angeläget att skapa förutsättningar för att stävja drograttfylleriet.

Vid en avvägning mellan å ena sidan de positiva effekterna av en reglering om sällning för narkotika i trafiken och å andra sidan det integritetsintrång och den olägenhet som en sådan lagstiftning skulle innebära för den enskilde är det vår slutsats att de positiva effekterna väger tyngre. Vi föreslår därför att salivprov samt analys av ögon och ögonrörelser ska kunna användas för sällning för narkotika i trafiken, utan att misstanke om brott föreligger.

I fråga om integritetsaspekterna är vi av uppfattningen att varken ögonundersökning eller salivprov innebär så stora intrång i den personliga integriteten att dessa i sig är olämpliga tekniker för ändamålet. De båda teknikerna är dessutom tillräckligt tillförlitliga för att kunna användas i sällningssammanhang och uppfyller även i övrigt de krav som bör ställas avseende användarvänlighet och lämplighet.

Åtgärderna avseende sällning ska kunna utföras av polismän samt av tjänstemän vid Kustbevakningen och Tullverket. Förslagen ska införas genom en ny lag som ersätter den nuvarande lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.

Trafiksäkerhetskontrollanter

Polismyndigheten och Trafikverket har föreslagit regeringen att ett system med så kallade trafiksäkerhetskontrollanter införs. Dessa skulle ha befogenheter att genomföra sållningsprov för alkohol. Vi har utvärderat frågan och bedömer att ett sådant system inte bör införas. Vår slutsats grundar sig på följande.

- Med hänsyn till rättssäkerheten bör kontrollanterna inte ges befogenheter att bruka våld, genomföra kroppsbesiktning eller vidta andra utredningsåtgärder.
- Avsaknaden av polisiära befogenheter skulle medföra att kontrollanterna i stor utsträckning var beroende av polisiär assistans. Detta skulle minska effektiviteten i verksamheten och riskera att påverka den samlade polisiära verksamheten negativt.
- En kontrollant skulle ha begränsade möjligheter att agera om ett fordon inte stannar för kontroll, vilket skulle påverka systemets preventiva effekt och dess legitimitet negativt.
- Kontrollanterna skulle ha mycket begränsade möjligheter att ingripa mot övrig brottslighet som upptäcks vid nykterhetskontrollerna. Även detta skulle skada förtroendet för systemet och motverka dess preventiva effekt.
- Det skulle vara svårt att garantera kontrollanternas säkerhet och arbetsmiljö

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

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (2012:210)

dels att 7 kap. 3 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 7 kap. 3 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

3 §¹⁵

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, och
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om cabotage-transport i förordning (EG) nr 1072/2009.

3 a §

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om

1. anmälningskrav i förordning (EG) nr 1071/2009 och i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag,

2. cabotage-transport och krav på tillstånd i förordning (EG) nr 1072/2009,

3. krav på kontrolldokument och tillstånd i förordning (EG) nr 1073/2009,

4. krav på kontrolldokument och tillstånd i den överenskommelse som bifogats rådets beslut nr 2002/917/EG av den 3 oktober 2002 om ingåendet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss, och

¹⁵ Senaste lydelse 2014:1395.

Denna lag träder i kraft den...

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211) ska ha följande lydelse.

7 kap.

3 §¹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,

2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,

3. skriftliga prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens samt körprov för taxiförarlegitimation, och

4. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om anmälningskrav i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag.

Denna lag träder i kraft den...

¹ Senaste lydelse 2014:1396.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden kommit in från Advokatsamfundet, Arbetsmiljöverket, Domstolsverket, Ekobrottsmyndigheten, Folkhälsomyndigheten, Förvaltningsrätten i Falun, Integritetsskyddsmyndigheten, IOGT-NTO, Kammarrätten i Stockholm, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Kronofogdemyndigheten, Kustbevakningen, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Motorförarnas Helykterhetsförbund, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Nationalföreningen för trafik-säkerhetens främjande, Näringslivets Transportråd, Polismyndigheten, Regelrådet, Riksförbundet M Sverige, Rättsmedicinalverket, SEKO, Skatteverket, Småföretagarnas Riksförbund, Socialstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Kommunalarbetareförbundet, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, TCO, Tillväxtverket, Tingsrätten i Helsingborg, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Tullverket och Åklagarmyndigheten.

Därutöver har yttranden inkommit från Fordonsbesiktningens branschen och Sveriges Motorcyklister.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Bil Sweden, Blomsterbranschens Riksorganisation, Bolt, Brottsförebyggande rådet, Företagarna, LO, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Motorbranschens Riksförbund Näringslivets Regelnämnd, Riksförbundet Narkotikafritt Samhälle, Saco, Skogsindustrierna, Svenska Turistbussföretagen, Sveriges Kommuner och Regioner och Uber.