

Motion till riksdagen 2021/22:4573

av **Magnus Jacobsson m.fl. (KD)**

med anledning av prop. 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att straffansvaret för beställaren inte bör bli mer långtgående än för företaget som utför transporten samt att möjligheterna att leva upp till beställaransvaret och polisens möjlighet att kontrollera chauffören måste stärkas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Inledning

I propositionen 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.

Det föreslås nya regler kring anmälan och kontroll av utstationerade förare. Vidare införs 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 ått transportföretag som är etablerat i ett annat land utför inrikestransporter, t.ex. cabotagetransporter, 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.

Redogörelse

Inledningsvis vill vi klargöra att Kristdemokraterna ställer sig bakom intentionerna med lagstiftningen, att det ska bli en rättvisare och sundare konkurrens på EU:s transportmarknad. Enligt vår bedömning har det dock blivit flera mindre lyckade förslag till hur regeringen väljer att vilja implementera direktivet.

Vi konstaterar, liksom ett flertal remissinstanser, att föreslagen lagstiftning blir väldigt detaljerad och svår att både efterleva och kontrollera. I vissa fall har regeringen valt att göra justeringar i propositionens skrivningar, men i många fall har man föreslagit lagstiftning helt enligt promemorians förslag, trots remissinstansernas synpunkter. Bland annat Polismyndigheten, Tullverket, Arbetsmiljöverket och Transportföretagen framför synpunkter om att det kommer att bli svårt att kontrollera och kommer att ta tid för både transportföretagen och myndigheten, vilket i förlängningen kostar mycket pengar. Även Advokatsamfundet lyfter problem med föreslagen lagstiftning, inte minst med tanke på att det finns många små företag i branschen och att dessa redan i dag har svårigheter att tolka och följa lagstiftningen.

Lagförslaget kring beställansvaret anger:

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.

Flera remissinstanser opponerar sig mot detta förslag då det lägger ett oproportionerligt ansvar på beställaren. Till exempel 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. Kristdemokraterna håller med och ifrågasätter både det juridiskt rättsliga och det logiska i att det är strängare krav på den som beställer en transport än det är på företaget som utför transporten. Det är mycket märkligt att regeringen lägger fram ett sådant förslag när tunga remissinstanser inom juridik och tillsyn över lagstiftning motsätter sig förslaget. Regeringen måste därför återkomma med ett förslag som bättre överensstämmer med allmän rättsuppfattning när det gäller påföljderna vid en otillåtet utförd transport.

Vidare har vi synpunkter på hur beställaren rent faktiskt ska kunna leva upp till sitt ansvar. Både Polismyndigheten och Transportföretagen lyfter det faktum att informationssystemet för den inre marknaden (IMI) inte är öppet för dem så att de kan kontrollera att chauffören är anmäld på rätt sätt. Faktum blir att både den som beställer en transport och polisen som ska kontrollera längs vägen kommer att ha stora problem att utföra detta snabbt och enkelt. De kommer att tvingas kontakta Arbetsmiljöverket eller annan myndighet som får tillgång till systemet i varje enskilt fall.

Sammantaget landar detta i att Kristdemokraterna ser behovet av att regeringen återkommer med ett nytt förslag med en bättre avvägning av skrivningarna kring beställaransvaret.

Magnus Jacobsson (KD)

Camilla Brodin (KD)

Magnus Oscarsson (KD)

Kjell-Arne Ottosson (KD)

Larry Söder (KD)