

# Motion till riksdagen 2021/22:4518

av **Jens Holm m.fl. (V)**

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

---

### Innehållsförteckning

1 Förslag till riksdagsbeslut.....	2
2 Propositionens huvudsakliga innehåll .....	2
3 Vänsterpartiets ståndpunkt och förslag .....	3
4 Förutsättningar för att bedriva yrkesmässig trafik.....	3
4.1 Reglerna om tillstånd anpassas .....	3
5 Utstationering inom vägtransportsektorn .....	4
5.1 Kontroll av utstationering .....	4
5.1.1 Särskilda bestämmelser om skyldigheter vid utstationering av förare .....	4
5.1.2 Skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration .....	4
5.1.3 Skyldighet att ge in dokumentation efter en utstationering .....	5
5.2 Arbetsmarknadens parter tillgång till uppgifter .....	5
6 Konsekvenser .....	6
6.1 Konsekvenser för myndigheter .....	6
7 Övriga synpunkter .....	7

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om krav på ett anpassat antal parkeringsplatser och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om att bestämmelsen om behörig företrädare i 45 § utstationeringslagen även ska gälla i utlandsetablerade transportföretag och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om att skyldigheten att lämna en utstationeringsdeklaration ska gälla i alla utstationeringssituationer, oberoende av etableringsland för tjänstemottagaren, och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att begreppet ”utstationeringsperiod” definieras och begränsas i tid samt att en utstationeringsdeklaration ska kunna omfatta flera utstationeringsperioder och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som förtydligar att arbetstagarorganisationerna har rätt 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) och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag om att ett krav på korrekt adress till det fasta driftsstället införs på trafiktillstånden och tillkännager detta för regeringen.

## 2 Propositionens huvudsakliga innehåll

I proposition 2021/22:166 Genomförande av mobilitetspaketet föreslås nya regler om utstationering av förare. Särskilda regler införs 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 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 åt ett 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. Lagändringarna föreslås i huvudsak träda i kraft den 15 juni 2022.

I regeringens pressmeddelande om propositionen marknadsförs den som ett avgörande steg för att yrkesförarna ska få bättre arbetsvillkor, att svenska löner och villkor ska gälla på vägarna med hårdare tag mot fusket i branschen och att det ska vara sund konkurrens för svenska vägtransportföretag.<sup>1</sup>

### 3 Vänsterpartiets ståndpunkt och förslag

Vänsterpartiet delar delvis regeringens bedömning att flera av de föreslagna reglerna är steg åt rätt håll för att få bukt med många av de rådande missförhållandena inom yrkestrafiken för vägtransporter. Vänsterpartiet har tidigare välkomnat beslutet om det av Europaparlamentet i juli 2020 antagna mobilitetspaketet, som ett steg mot att ge förutsättningar för att trafiken ska ske med sundare konkurrens och bättre arbetsvillkor, senast i motionen Förbättrade arbetsvillkor i yrkestrafiken (2021/22:920).

Men regelverket är juridiskt svårläst och svårtolkat och innehåller omfattande undantag för cabotage<sup>2</sup>. På en rad områden krävs därför ytterligare regeländringar för att komma till rätta med missförhållanden inom transportbranschen, vilka redogörs för här i följdmotionen.

Vänsterpartiet delar Transports, Sekos och Kommunals bedömning att för att reglerna i mobilitetspaketet ska få avsedd effekt på de missförhållanden som råder inom transportbranschen är det helt avgörande att svenska arbetstagarorganisationer inte berövas möjligheter att träffa kollektivavtal och att kontrollera att dessa kollektivavtal följs. Grunden för det arbetet är ett överskådligt regelverk med tydlig ansvarsfördelning mellan aktörer och effektiva kontroller samt att de myndigheter som åläggs uppgifter inom ramen för regelverket får de resurser som krävs för att kunna fullfölja dem. De ändringar som här föreslås är förutsättningar för det arbete som arbetstagarorganisationerna bedriver inom transportbranschen.

Följdmotionen följer i huvudsak propositionens disposition.

## 4 Förutsättningar för att bedriva yrkesmässig trafik

### 4.1 Reglerna om tillstånd anpassas

Regeringen föreslår att ett företag även fortsättningsvis ska ha kapital och reserver till ett värde av minst 9 000 euro om ett motordrivet fordon används i verksamheten och ytterligare minst 5 000 euro för varje ytterligare sådant 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 (prop. 2021/22:166 s. 25).

Vänsterpartiet vill, i likhet med Transport, Seko och Kommunal, framhålla vikten av att villkor utöver de som framgår av trafiktillståndsförordningen ställs på ett företags

<sup>1</sup> <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2022/02/regeringen-beslutar-om-reformpaket-for-mer-ordning-och-reda-pa-vagarna/>.

<sup>2</sup> Cabotage är transport av passagerare eller gods inom ett lands gränser, utfört av ett företag som är registrerat utanför detta lands gränser.

etablering, t.ex. ett krav på ett anpassat antal parkeringsplatser. Ett sådant krav skulle vara ett effektivt sätt att kontrollera att det rör sig om verklig etablering och bidra till att motverka osund konkurrens inom transportsektorn.

Vänsterpartiet delar Transports, Sekos och Kommunals bedömning att möjligheten att införa ytterligare etableringsvillkor i enlighet med artikel 5.2 i trafiktillstånds-förordningen även bör ses i ljuset av att den osunda konkurrensen på vägtrafikområdet, som de nu aktuella delarna av mobilitetspaketet syftar till att motverka, lett till en undanträngningseffekt gentemot godstransport på järnvägen, inte minst eftersom undanträngningseffekter i förhållande till järnvägstrafiken påverkar klimatet negativt. Möjligheten att förena ett yrkestrafiktillstånd med villkor ska kvarstå.

Regeringen bör återkomma med ett förslag om krav på ett anpassat antal parkeringsplatser. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 5 Utstationering inom vägtransportsektorn

### 5.1 Kontroll av utstationering

#### 5.1.1 Särskilda bestämmelser om skyldigheter vid utstationering av förare

Regeringen föreslår följande: 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 anmälnings- och dokumentations-skyldighet inte gälla. Utstationeringslagens bestämmelser om tjänstemottagares under-rättelseskyldighet 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 sådana fall ska i stället särskilda bestämmelser om administrativa krav och kontroll-åtgärder tillämpas (prop. 2021/22:166 s. 55).

Vänsterpartiet kan konstatera att Transport, Seko och Kommunal motsätter sig regeringens förslag. Förbunden motsätter sig särskilt förslaget att bestämmelsen om behörig företrädare i 45 § utstationeringslagen inte ska gälla i utlandsetablerade transportföretag. 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 – en förutsättning för att säkra rimliga löner och villkor enligt den svenska kollektivavtalsmodellen. Vänsterpartiet delar förbundens uppfattning i denna del.

Regeringen bör återkomma med förslag om att bestämmelsen om behörig företrädare i 45 § utstationeringslagen även ska gälla i utlandsetablerade transportföretag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

#### 5.1.2 Skyldighet att ge in en utstationeringsdeklaration

Regeringen föreslår att 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 (prop. 2021/22:166 s. 58).

Transport, Seko och Kommunal förordar att skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration ska gälla i alla utstationeringssituationer, oberoende av etableringsland för tjänstemottagaren. Enligt 45 a § utstationeringslagen görs en distinktion att den som är etablerad i utlandet ska lämna in utstationeringsdeklaration i alla fallen. För att underlätta lagefterlevnad och kontroll bör alla utstationeringsfall, oberoende av etableringsland, omfattas av regleringen. Vänsterpartiet delar förbundens uppfattning. Regeringen bör återkomma med förslag om att skyldigheten att ge in en utstationeringsdeklaration ska gälla i alla utstationeringssituationer, oberoende av etableringsland för tjänstemottagaren. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

### 5.1.3 Skyldighet att ge in dokumentation efter en utstationering

Regeringen föreslår att en arbetsgivare som ska ge in en utstationeringsdeklaration efter utstationeringsperioden på begäran av Arbetsmiljöverket ska 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 (prop. 2021/22:166 s. 61).

Transport, Seko och Kommunal efterlyser i sitt gemensamma yttrande en reglering av utstationeringsperiodens upphörande. Eftersom dokumentationen kan krävas först efter periodens slut kan det gå mycket lång tid, ibland t.o.m. år, innan den kan begäras, vilket motverkar regelns syfte. Exempelvis kan vissa krav på ersättningar preskriberas. Enligt förbunden är det därför nödvändigt att begreppet ”utstationeringsperiod” definieras och begränsas i tid samt att en utstationeringsdeklaration ska kunna omfatta flera utstationeringsperioder. Vänsterpartiet delar förbundens uppfattning. Regeringen bör återkomma med förslag som innebär att begreppet ”utstationeringsperiod” definieras och begränsas i tid samt att en utstationeringsdeklaration ska kunna omfatta flera utstationeringsperioder. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 5.2 Arbetsmarknadens parter tillgång till uppgifter

Regeringen bedömer att 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) (prop. 2021/22:166 s. 80).

Vänsterpartiet delar regeringens bedömning men menar att det bör förtydligas att arbetstagarorganisationerna *har rätt* att få tillgång till de uppgifter som avses.

Den svenska arbetsmarknadsmodellen bygger på att arbetsmarknadens parter träffar kollektivavtal som reglerar lönevillkor och andra anställningsvillkor och förhållandet i övrigt mellan arbetsgivare och arbetstagare. Inom ramen för den svenska arbetsmarknadsmodellen är det parterna som ansvarar för kontrollen av avtalens efterlevnad. I detta fall är det arbetstagarorganisationerna som kontrollerar de utstationerade förarnas

löner och villkor. Om fackförbunden ska kunna utföra denna uppgift, och därigenom värna svenska kollektivavtal, motverka osund konkurrens och förhindra att utländska förare utnyttjas, måste fackförbunden ha 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).

I propositionen skriver regeringen att det behöver göras en analys av om det finns något hinder för Arbetsmiljöverket att lämna ut uppgifterna till arbetstagarorganisationerna (prop. 2021/22:166 s. 80). Regeringen gör därefter denna analys och gör 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” (prop. 2021/22:166 s. 81).

Vänsterpartiet anser att regeringens bedömning är alltför vag. Det riskerar att ge utrymme för tolkning. Enligt vår mening råder det inga tvivel om att arbetstagarorganisationerna har rätt 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). Om det inte tydligt framgår att arbetstagarorganisationerna har rätt att få tillgång till dessa uppgifter finns en uppenbar risk att facken nekas åtkomst till dessa uppgifter med hänvisning till regeringens vaga formuleringar i propositionen. Därmed kan facken inte fullgöra sin uppgift. Vänsterpartiet anser därför att detta bör förtydligas.

Regeringen bör återkomma med förslag som förtydligar att arbetstagarorganisationerna har rätt 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). Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

## 6 Konsekvenser

### 6.1 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 (prop. 2021/22:166 s. 93).

Transport, Seko och Kommunal framhåller i sitt remissyttrande vikten av att Arbetsmiljöverket får tillräckliga resurser för att kunna bistå arbetstagarorganisationerna med dokumentation. Arbetsmiljöverket framhåller, å sin sida, 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 (prop. 2021/22:166 s. 94).

Regeringen konstaterar att 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. Enligt regeringen kan den manuella hanteringen i fråga om den nya uppgiften rimligen hållas på en begränsad nivå eftersom deklARATIONERNA får lämnas i ett elektroniskt och standardiserat format. Dock kan viss systemanpassning krävas, enligt regeringen. 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 bedömer regeringen att de nya uppgifterna i Arbetsmiljöverket kommer att ta en eller två årsarbetskrafter i anspråk och kräva viss systemanpassning. Regeringen bedömer att de nya uppgifterna för Arbetsmiljöverket bör kunna hanteras inom befintliga anslagsramar (prop. 2021/22:166 s. 96).

Vänsterpartiet ställer sig tveksamt till regeringens bedömning. För att kunna hantera de uppgifter som ska utföras, i synnerhet vad gäller att bistå arbetstagarorganisationerna med dokumentation, bör Arbetsmiljöverket tilldelas ytterligare resurser. Vänsterpartiet förutsätter att Arbetsmiljöverket får de resurser som krävs för att hantera nämnda nya, tillkommande arbetsuppgifter.

## 7 Övriga synpunkter

Vänsterpartiet kan konstatera att Transport, Seko och Kommunal, i sitt remissyttrande, framhåller vikten av att ett krav på korrekt adress till det fasta driftsstället införs på trafiktillstånden. Införandet av adress underlättar, enligt förbunden, för både myndigheter och fackförbund i deras hantering av ärenden och bidrar till att motverka fusk och s.k. brevlådeföretag. Om adress saknas ska, enligt förbunden, Transportstyrelsen kunna vidta de åtgärder som krävs. Om felaktig adress uppges ska myndigheten kunna dra tillbaka tillståndet.

Vänsterpartiet delar förbundens uppfattning men kan konstatera att propositionen saknar förslag i denna riktning. Förbundens synpunkt nämns inte heller i propositionen, vilket i sig är anmärkningsvärt. Vänsterpartiet bedömer att förbundens förslag ligger inom ärendets ram och vill därför lyfta fram förslaget för beredning i riksdagen.

Regeringen bör återkomma med förslag om att ett krav på korrekt adress till det fasta driftsstället införs på trafiktillstånden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

*Jens Holm (V)*

*Hanna Gunnarsson (V)*

*Lotta Johnsson Fornarve (V)*

*Yasmine Posio (V)*

*Elin Segerlind (V)*

*Håkan Svenneling (V)*

*Jessica Thunander (V)*