



## Ändringar i kontroldirektivet för kör- och vilotider samt utstationeringsdirektivet

---

Näringsdepartementet

2017-07-05

### Dokumentbeteckning

KOM (2017) 278 final

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn.

### Sammanfattning

Kommissionen presenterade den 31 maj 2017 förslag till ändring i direktiv om tillsynskrav för kör- och vilotider (kontroldirektivet) samt direktiv om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (utstationeringsdirektivet och direktiv om tillämpning av detsamma – tillämpningsdirektivet).

Förslaget innebär att kontroldirektivet ändras för att omfatta även direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning, vilket innebär att kontrollmyndigheterna får till uppgift att även kontrollera efterlevnaden av detta direktiv. En utbyggnad av riskvärderingssystemet föreslås även omfatta utfall från kontroller av veckoarbetstid. Informationsutbytet mellan medlemsstater ska öka. Det föreslås vidare att kommissionen ska ta fram en metod för redovisning av så kallat annat arbete. Förslaget innehåller även specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet.

Regeringen välkomnar på ett övergripande plan syftet med förslagen.

## 1.1 Ärendets bakgrund

I den transportpolitiska vitboken från 2011 (KOM(2011) 144 slutlig), uttrycker kommissionen en ambition att förbättra de sociala villkoren för förare, säkerställa konkurrens på lika villkor och öka säkerheten på vägarna (se även faktagruppmemorier 2010/11:FPM103).

Kommissionen har i en utvärdering av sociallagstiftningen inom vägtransportområdet (REFIT), utförd 2015-2017, kommit fram till att de regler som finns, inte effektivt hanterar snedvridning av konkurrensen och förarnas arbetsförhållanden. Det finns även skillnader mellan hur utstationeringsdirektivet tolkas och tillämpas.

Ett mål med det nu presenterade förslaget är att säkerställa goda arbetsvillkor och socialt skydd för förare. Målet är i linje med kommissionens sociala agenda, initiativet att skapa en europeisk pelare för sociala rättigheter samt med de fundamentala rättigheterna för den europeiska unionen.

Förslaget är en del i en större översyn av den europeiska unionens lagstiftning inom vägtransportområdet. Förslaget har tagits fram i samråd med berörda parter och experter. Förslaget presenterades den 31 maj 2017.

## 1.2 Förslagets innehåll

### 1.2.1 Kontrolldirektivet 2006/22/EG

Kontrolldirektivet ändras för att även omfatta direktiv 2002/15/EG om förläggning av förars arbetstider.

#### *Ändringar rörande vägkontroll*

Kontrollmyndigheterna ska vid vägkontroll ha tillgång till det nationella riskvärderingssystemet för att kunna genomföra riktade vägkontroller. Vidare föreslås att veckoarbetstid i enlighet med 2002/15/EG ska kontrolleras i samband med vägkontroller.

#### *Ändringar rörande företagskontroller*

Enligt förslaget ska företagskontroller enligt direktiv 2002/15/EG även omfatta kontroll av veckoarbetstid, raster och nattarbete. Med anledning av det ska riskvärderingssystemets kvantitativa krav på kontroll och statistikrapportering till kommissionen även gälla för direktiv 2002/15/EG.

*Riskvärdering och information mellan medlemsstater*

Förslaget innebär även att kommissionen genom genomförandeakter ska ta fram en gemensam beräkning av riskvärde. Informationsutbytet mellan medlemsstaterna ska öka i omfattning, bland annat genom att riskvärdering ska ingå.

*Redovisningskrav av annat arbete*

Kommissionen ska genom genomförandeakter ta fram en gemensam metod för registrering av annat arbete.

### 1.2.2 Särskilda bestämmelser om utstationering inom vägtransportområdet, vilka har företräde framför vissa bestämmelser i utstationeringsdirektivet 96/71/EG och tillämpningsdirektivet (2014/67/EU)

Förslaget innehåller specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet. Syftet med förslaget är att säkerställa en balans mellan goda arbetsförhållanden för förare och friheten att tillhandahålla tjänster över gränserna. Kommissionen har uppgett att de nya reglerna även syftar till att minska risken för en fragmentering av den inre marknaden för vägtransporter.

Av förslaget framgår att medlemsstaterna inte får tillämpa utstationeringsdirektivets regler om minsta antal betalda semesterdagar och minimilön på förare som utför internationella vägtransporter om perioden för utstationering på medlemsstatens territorium uppgår till högst tre dagar per kalendermånad. Någon liknande tidsgräns för tillämpning av utstationeringsdirektivets regler finns inte föreslagen vad gäller cabotagetransporter, oberoende av frekvens och varaktighet för sådana transporter. Utstationeringsdirektivets regler gäller alltså från första dagen för cabotagetransporter. Transittransporter omfattas inte av förslaget.

I förslaget fastställs vilka särskilda administrativa krav och kontrollåtgärder som en medlemsstat får ställa i samband med kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn.

## 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget innehåller specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet. Syftet med förslaget är att säkerställa en balans mellan goda arbetsförhållanden för förare och friheten att tillhandahålla tjänster över gränserna. Kommissionen har uppgett att de nya reglerna även syftar till att minska risken för en fragmentering av den inre marknaden för vägtransporter.

Av förslaget framgår att medlemsstaterna inte får tillämpa utstationeringsdirektivets regler om minsta antal betalda semesterdagar och minimilön på förare som utför internationella vägtransporter om perioden för utstationering på medlemsstatens territorium uppgår till högst tre dagar per kalendermånad. Någon liknande tidsgräns för tillämpning av utstationeringsdirektivets regler finns inte föreslagen vad gäller cabotagetransporter, oberoende av frekvens och varaktighet för sådana transporter. Utstationeringsdirektivets regler gäller alltså från första dagen för cabotagetransporter. Transittransporter omfattas inte av förslaget.

I förslaget fastställs vilka särskilda administrativa krav och kontrollåtgärder som en medlemsstat får ställa i samband med kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn.

## 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

### 1.4.1 Kontrolldirektivet 2006/22/EG

Det är i nuläget svårt att bedöma vilka budgetära och övriga konsekvenser som förslagen kan komma att få. Kommissionen belyser att trafiksäkerheten förbättras genom att skapa en mer harmoniserad och effektiv tillämpning samtidigt som den administrativa bördan för kontrollmyndigheter och transportföretag minskar till viss del. Det har enligt kommissionen inte gått att kvantifiera vilka besparingar åtgärderna skulle kunna innebära men man bedömer att en harmoniserad tillämpning leder till en ökad regelefterlevnad, vilket bör leda till lägre sanktioner över tid. Enligt kommissionens bedömning påverka förslaget inte unionens budget.

Transportstyrelsen uppskattar att systemförändringar som förslagen medför i bland annat vägtrafikregistret uppgår till 5,1 miljoner kronor. Förslaget kommer enligt Transportstyrelsen att leda till ökade kostnader för kontrollmyndigheterna initialt då förändrat kontrollförfarande, riskvärdering med mera ska genomföras. Även transportföretagen beräknas få ökade kostnader initialt då kraven på registrering av tid förändras. De ökade kostnaderna i de avseendena bör minska över tid och den administrativa bördan både på kontrollmyndighet och på transportföretag bör minska genom att man sammanslår företagskontroll och kontroll av direktiv 2002/15/EG. Nämnade sammanslagning kommer dock leda till stora utmaningar i tillämpningen då alla delar av 2002/15/EG inte uppges omfattas av företagskontroll och det finns distinkta skillnader mellan regelverken, exempelvis vad gäller definitionen av arbetstid. Kontroller vid väg är redan idag mycket omfattande och tar lång tid för företagen. Detta behöver tas omhand på gemenskapsnivå för att nå den önskvärda harmoniseringen av tillämpningen.

Förslaget innebär att vägkontroller även kommer att omfatta kontroll av veckoarbetstid enligt direktiv 2002/15/EG. Sådan verksamhet har inte kontrollerats på väg tidigare vilket förväntas leda till ökade kostnader för

kontrollmyndigheterna på grund av mer omfattande kontrollåtgärder. Även transportföretagen riskerar att få ökade administrativa bördor och ett längre stopp på väg vid kontrolltillfället.

Kommissionens förslag innebär att två genomförandeakter kommer att tas fram. Den ena gäller algoritmen för beräkning av riskvärde och den andra gäller gemensamma förföranden för hur man ska registrera och kontrollera s.k. annat arbete. Definitionen av annat arbete i förordning (EG) nr 561/2006 har en vidare omfattning än definitionen av arbetstid i 2002/15/EG vilket kan innebära ett problem vid kontroll på väg.

Regeringen konstaterar att kommissionen i sin konsekvensanalys inte har analyserat vilka konsekvenser förslaget har ur ett jämställdhetsperspektiv.

#### 1.4.2 Utstationeringsdirektivet 96/71/EG och tillämpningsdirektivet 2014/67/EU

Vägtransportsektorn skiljer sig från andra branscher på så sätt att en och samma yrkesutövare i betydligt större utsträckning kan utföra uppdrag i ett stort antal värdmedlemsstater under förhållandevis korta tidsperioder. Utgångspunkten för kommissionens förslag har varit att försöka skapa en balans mellan det sociala skyddet för förare och friheten för transportföretagen att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster. I förslaget fastställs vilka särskilda administrativa krav och kontrollåtgärder som en medlemsstat får ställa för kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna om utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn. Förslagen behöver analyseras mer i detalj innan det går att redogöra för möjliga kommande justeringar av gällande rätt.

Kommissionens bedömning är att klarare regler vad gäller utstationering av arbetstagare och kontroll av förarens arbetstider kommer att öka förutsättningarna för en förbättrad jämställdhet.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen verkar för att värna de grundläggande principerna om lika lön för lika arbete, som utövas i samklang med goda arbetsvillkor och god arbetsmiljö i förening med värnande av den fria rörligheten för tjänster. En viktig utgångspunkt är att ändringar ska vara förenliga med den svenska arbetsmarknadsmodellen. En viktig målsättning för regeringen är att det åstadkoms regler som är enkla och kontrollerbara och som samtidigt medför proportionerliga administrativa bördor för alla parter. Nationella arbetsmarknadsmodellerna och arbetsmarknadens parter autonomi och kollektivavtalens ställning ska respekteras.

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

2016/17:FPM107

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Förslaget har ännu inte behandlats av Europaparlamentet, ekonomiska och sociala kommittén eller regionkommittén.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Kommissionens förslag remitterades av Regeringskansliet den 2 juni en med begäran om sista svarsdatum den 31 augusti 2017. Därutöver erbjöds remissinstanserna att inkomma med preliminära synpunkter senast den 16 juni.

Preliminära synpunkter har lämnats av Transportföretagen, Transportarbetareförbundet och Jernkontoret.

*Transportföretagen* har förståelse för att kommissionen vill förtydliga och förbättra kontrollen av arbetstidsdirektivet då regelverket inte genomförts aktivt av alla medlemsstater. Reglerna är till största delen dispositiva och *Transportföretagens* mening är att det är arbetsmarknadens parter som ska utöva kontroll över dessa delar. Exempelvis kan vissa bestämmelser avtalas bort genom ett kollektivavtal. Mot den bakgrunden anser *Transportföretagen* att det kan visa sig bli besvärligt att genomföra kontroller på väg och att få fram nödvändig information, det gäller särskilt regler i andra länder.

I ändringsförslagets framgång att 3 % av alla dagar då en förare kört ett fordon som omfattas av kör- och vilotidsreglerna ska kontrolleras. Kommissionen ger ingen vägledning på vilket beräknings sätt som ska tillämpas varför flera medlemsstater baserar antalet kontroller på antalet arbetsdagar för en individ (i Sverige ca 220 dagar) multiplicerat med antalet fordon utan hänsyn till skiftgång och multibemanning. Exempelvis går det flera förare per dygn och fordon i linjetrafik med buss (längre än 50 km) och i skogstransporter eller i fjärrtrafik. *Transportföretagen* menar att detta måste uppmärksammas, liksom att bristen på kontrollpersonal blir än mer uppenbar.

*Transportföretagen* konstaterar vidare att förslaget om särskilda utstationeringsregler för förare i landsvägstransportsektorn klargör att utstationeringsreglerna gäller för alla vägtransporter inklusive internationella transporter, vilket enligt *Transportföretagen* således även innebär transittransporter. Utstationering enligt direktivet ska föregås av en anmälan vilket är lämpligt att ske genom en EU-gemensam blankett eller ett digitalt formulär för att underlätta uppgiftslämnande och kontroll. De lösningar som föreslås framstår i stort sett som rimliga och väl avvägda. *Transportföretagen* drar slutsatsen att förslagets tillämpningsområde även kommer att omfatta landsvägsledet i en kombinerad transport. Den frågan bör klargöras i det aviserade kombidirektivet. Oavsett om karenstiden är tillämplig är det

lämpligt med en harmonisering mellan dessa bestämmelser och de om marknadstillträde/cabotage.

2016/17:FPM107

*Svenska Transportarbetareförbundet* välkomnar förslaget att utstationeringsregelverket ska gälla från dag ett för förare som kör cabotagetransporter och att utstationeringsreglerna vid internationella transporter blir tillämpliga först efter en viss period i en medlemsstat. Det är också bra att det införs krav på transportföretaget att informera myndigheter om förare och vilka fordon de kör vid utstationeringstillfället.

*Jernkontoret* anser att harmoniserade regler när det gäller utstationering av förare inom vägtransportsektorn är bra. En förare kan passera flera länder inom en och samma vecka vilket gör att bestämmelser om registrering och rapportering av arbetstider och dylikt måste vara enkla och likvärdiga inom EU. Jernkontoret ställer dock frågan hur det påverkar länder som Sverige där minimilön inte existerar. Jernkontoret är även frågande till vad förslaget får för påverkan på transportföretagens administration och i förlängningen på transportkostnaderna.

### 3 Förslagets förutsättningar

#### 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Direktiv 2006/22/EG bygger på nuvarande artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), och den bestämmelsen föreslås även ligga till grund för ändringen av direktivet.

Direktiven 96/71/EG och 2014/67/EU bygger på (nuvarande) artikel 53.1 i EUF-fördraget. Eftersom de bestämmelser som föreslås uteslutande gäller situationer som är specifika för tillhandahållande av transporttjänster föreslås artikel 91.1 i EUF-fördraget vara den bestämmelse som utgör grunden.

#### 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Förslaget är enligt kommissionen förenligt med subsidiaritetsprincipen. Bristerna i den gällande lagstiftningen leder till att medlemsstaterna genomför och kontrollerar efterlevnaden av EU:s sociala regler på olika sätt. Riktlinjer utfärdade av kommissionen eller självreglering från medlemsstaternas sida skulle inte räcka till för att säkerställa att de sociala reglerna på transportområdet tillämpas och verkställs på ett enhetligt sätt i hela unionen. Åtgärder på EU-nivå är därför motiverade. Regeringen delar kommissionens bedömning och ser ett behov av en EU-gemensam tillämpning av lagstiftningen om förarens kör- och vilotider. Varför gemensamma ramar för dessa är nödvändiga.

Enligt Kommissionens konsekvensbedömning går förslaget inte utöver vad som är nödvändigt för att åtgärda de konstaterade problemen i fråga om olämpliga arbetsvillkor för förare och snedvridning av konkurrensen mellan

transportföretag. Förslaget skapar enligt kommissionen jämvikt mellan förbättrade arbetsvillkor för förare samtidigt som det möjliggör för transportföretagen att organisera sina transporter på ett effektivt sätt. Förslaget innebär också att befintliga regler kommer att kunna tillämpas på ett ändamålsenligt och konsekvent sätt över gränserna. Enligt konsekvensbedömningen kommer de planerade åtgärderna inte att få några oproportionerliga konsekvenser för små och medelstora företag. Regeringens preliminära bedömning är att förslaget står i proportion till kommissionens bedömning gällande behoven av förändrade regler. Dock finns även här behov av ytterligare analys

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Näringsdepartementet har skickat förslaget på remiss med begäran om svar senast den 31 augusti 2017.

Förhandlingar av de olika förslagen kommer att inledas i rådsarbetsgruppen för landtransporter den 6 juli 2017 och förväntas fortsätta under hösten.