

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

john.woxstrom@akeri.se

Arbetsmarknadsdepartementet

a.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV BETÄNKANDET GENOMFÖRANDE AV ÄNDRINGAR I UTSTATIONERINGSDIREKTIVET (SOU 2019:25)

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 600 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag respekterar den svenska arbetsmarknadsmodellen fullt ut
- Sveriges Åkeriföretag har enbart några punkter att erinra mot förslagen till författningsändringar så som de presenteras i SOU 2019:25
- Sveriges Åkeriföretag uttrycker en oro över hur kontrollen av utstationeringslagens bestämmelser praktiskt ska gå att genomföra i Sverige för den mycket rörliga arbetskraft som chaufförer av lastbilar i internationella transporter naturligt utgör
- Sveriges Åkeriföretag anser att kontrollen av bestämmelserna om utstationering är av yttersta vikt för att dessa ska få en reell effekt på den

otillfredsställande konkurrenssituation som råder inom vissa segment av vägtransportsektorn för godstransporter

- Sveriges Åkeriföretag hänvisar ånyo till vårt yttrande över Ds 2017:22
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att det tydliggörs i övergångsbestämmelsen att ursprungsdirektivet redan gäller för vägtransportsektorn

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av SOU 2019:25. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning av detta framföra följande.

Allmän utgångspunkt

Sveriges Åkeriföretag respekterar den svenska arbetsmarknadsmodellen fullt ut.

Sveriges Åkeriföretag har enbart några punkter att erinra mot förslagen till författningsändringar så som de presenteras i SOU 2019:25, se vidare nedan.

Närmare om betänkandet Genomförande av ändringar i utstationeringsdirektivet, (SOU 2019:25)

Sveriges Åkeriföretag vill härmed uttrycka en oro över hur kontrollen av utstationeringslagens bestämmelser – och därmed av direktivets bestämmelser – praktiskt ska gå att genomföra i Sverige för den mycket rörliga arbetskraft som chaufförer av lastbilar i internationella transporter naturligt utgör när ändringsdirektivet träder ikraft för vägtransportsektorn.

Sveriges Åkeriföretag anser att kontrollen av bestämmelserna om utstationering är av yttersta vikt för att dessa ska få en reell effekt på den otillfredsställande konkurrenssituation som råder inom vissa segment av vägtransportsektorn för godstransporter, typiskt sett de långväga godstransporterna.

Konkurrenssituationen är otillfredsställande på grund av att utländska åkeriföretag idag kan bedriva yrkesmässiga godstransporter på väg utan begränsning av antalet transporter eller begränsning i tid på grund av bestämmelserna om kombinerade transporter enligt direktiv 92/106/EEG. Dessa bestämmelser är implementerade i yrkestrafikförordningen (2012:237) 1 kap. 3 § och 3 kap. 3 §. Det finns dock vissa begränsningar av den sträcka som en sådan transport får omfatta, vid kombitransport till havs eller på inre vattenväg måste den maximala sträckan för vägtransportdelen hålla sig inom en radie om 150 km räknat från där godset lastats/lossats före eller efter delen på vatten, eller till och/eller från närmast lämpliga lastningsstation eller urlastningsstation. Dessa bestämmelser har medfört att Green Cargo har blivit utkonkurrerade av billiga östeuropeiska dragbilar på sträckan Malmö – Stockholm för vidare transport av påhängsvagnar som har

kommit med tåg till Malmö. Det blir alltså billigare att från järnvägsvagnarna lyfta av påhängsvagnarna i Malmö och sedan dra dem med östeuropeiska dragbilar till Stockholm. Det intressanta är att i dessa fall anses Malmö vara den närmast lämpliga urlastningsstationen eftersom det inte går att med Green Cargo fortsätta transporten av påhängsvagnarna till Stockholm med järnväg trots att sträckan mellan Malmö och Stockholm är cirka 650 km. De östeuropeiska dragbilarna kan konkurrera, till och med med järnvägsföretag, just på grund av att de betalar sina chaufförer en så låg lön trots att redan dagens bestämmelser om utstationering även gäller vägtransporter med gods. Men i praktiken är dessa bestämmelser omöjliga att kontrollera.

I vårt yttrande i ärende A2017/01158/ARM om promemoria Ds 2017:22 framförde vi att det är en brist att enbart Polismyndigheten föreslogs kontrollera om en chaufför vid cabotagetransporter finns anmäld till utstationeringsregistret. Sveriges Åkeriföretag föreslog att även andra myndigheter ska få genomföra sådana kontroller. Vidare föreslog Sveriges Åkeriföretag att, om chauffören inte är anmäld till utstationeringsregistret, den kontrollerade myndigheten ska få lov att ta ut en sanktionsavgift och få lov att klampa fordonet. Sveriges Åkeriföretag hänvisar därför ånyo till vårt yttrande över Ds 2017:22.

I skäl 15 i direktiv 2018/957 talas om att utstationering i samband med internationella vägtransporter ska ges särskilda bestämmelser inom ramen för mobilitetspaketet. Vidare finns bestämmelser om vägtransportsektorn i artiklarna 2.2 b) och 3.3. Dessa bestämmelse föreslår utredningen ska införas i den svenska lagen om utstationering som en övergångsbestämmelse. Ordalydelsen är något tvetydig. Det sägs i artikel 3.3 att ”detta direktiv ska vara tillämpligt på vägtransportsektorn från och med den dag då en lagstiftningsakt om ändring av direktiv 2006/22/EG... börjar tillämpas”. När det talas om ”detta direktiv”, så måste det gälla ändringsdirektivets bestämmelser. Det är viktigt att det tydliggörs i övergångsbestämmelsen att ursprungsdirektivet redan gäller för vägtransportsektorn.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Arbetsmarknadsdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg
Branschchef