

Uppdrag att föreslå ytterligare krav på etablering för att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige

Redovisning av regeringsuppdrag I2022/00694

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	7
1.1 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)	7
2 INLEDNING	8
2.1 Uppdraget	8
2.2 Samverkan	8
3 KARTLÄGGNING AV DE SVENSKA TRANSPORTFÖRETAGENS VERKSAMHET	9
3.1 Metod	9
3.2 Resultat	9
3.2.1 Frågor om administrativ personal och nåbar trafikansvarig	9
3.2.2 Frågor om verksamhetsanknuten infrastruktur	10
4 INTERNATIONELL UTBLICK	11
4.1 Metod	11
4.2 Resultat	11
4.2.1 Frågor om administrativ personal och nåbar trafikansvarig	11
4.2.2 Frågor om verksamhetsanknuten infrastruktur	12
5 VAD AVSES MED BREVLÅDEFÖRETAG	14
5.1 Brevlådeföretag – två definitioner	14
5.1.1 Verksamhet i en annan stat än etableringsstaten	15
5.1.2 Ingen verksamhet alls	15
5.2 Brevlådeföretag – Sverige	15
5.2.1 Det i Sverige etablerade företaget som lånar ut sitt tillstånd	16
5.2.2 Det utländska företaget som gör minsta möjliga för att anses etablerat här	16
5.2.3 Konsekvenser av uppläggen	17
5.2.4 Möjlighet att ifrågasätta etablering	18
6 FÖRSLAG OCH BEDÖMNINGAR	19
6.1 Administrativ personal i lokalerna och nåbar trafikansvarig	19
6.1.1 Vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna	20
6.1.2 Den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid	21
6.2 Verksamhetsanknuten infrastruktur	22
6.2.1 Verkstad, servicehall, tvätthall och garage	22
6.2.2 Parkeringsplatser	23
6.2.3 Kontor som är öppet under kontorstid	25
6.2.4 I proportion till företagets art och verksamhet	26
6.3 Att inte införa några ytterligare krav	29

7	KONSEKVENSER	31
7.1	Vad är problemet?	31
7.2	Vad är syftet med förslaget?	31
7.3	Vad finns det för alternativa lösningar?	31
7.4	Vad blir effekten om någon reglering inte kommer till stånd?	32
7.5	Vilka är berörda?	32
7.5.1	Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?	32
7.5.2	Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?	33
7.5.3	Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?	34
7.5.4	I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?	35
7.5.5	Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?	35
7.5.6	Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?	35
7.6	Vad är de kostnadsmässiga/ekonomiska effekterna av förslaget?	36
7.7	Vad får förslaget för andra konsekvenser?	36
7.8	Överensstämmer förslaget med EU-rätten?	36
7.9	Vad behöver beaktas i fråga om tidpunkt för ikraftträdande?	37
7.10	Finns det behov av speciella informationsinsatser?	37
8	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	38
8.1	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)	38
	BILAGA	38

Sammanfattning

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att analysera och föreslå vilka ytterligare krav som bör ställas på ett företag som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige när det gäller krav på etablering.

Transportstyrelsen bedömer, i första hand, att det inte ska införas några ytterligare krav på etablering utöver de som redan följer av trafiktillståndsförordningen.

Om ett krav ändå ska införas föreslår Transportstyrelsen, i andra hand, att det ska införas krav på att den som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik ska förfoga över verksamhetsanknuten infrastruktur i form av ett antal parkeringsplatser i proportion till verksamhetens art och storlek.

Administrativ personal i lokalerna och nåbar trafikansvarig

Transportstyrelsen bedömer att det inte är rimligt att införa ett krav på administrativ personal i lokalerna. Ett sådant krav skulle innebära att många små företag skulle behöva anställa personal, vilket skulle vara en alltför stor administrativ börda. När det gäller de större företagen har en majoritet redan egen anställd administrativ personal och därför skulle ett krav som enbart riktas mot större företag inte innebära en lika stor administrativ börda för dem. Att rikta ett krav enbart mot större företag skulle dock inte bidra till ett starkare krav på etablering för hela transportmarknaden då det inte skulle träffa små brevlådeföretag. Vi konstaterar även att det redan idag finns ett krav på att den administrativa verksamheten ska bedrivas i lokaler som företaget förfogar över och som är belägna i etableringsmedlemsstaten.

Eftersom den kartläggning av de svenska transportföretagens verksamhet som genomförts visar att den trafikansvarige redan idag kan nå skulle ett krav på nåbar trafikansvarig visserligen inte tillföra någon ytterligare administrativ börda för företagen. Det skulle dock inte heller uppnå ett starkare krav på etablering, dels eftersom kravet redan uppfylls, dels eftersom det är tillåtet att ha en trafikansvarig som är bosatt inom gemenskapen. Transportstyrelsen bedömer därför att inte heller detta krav bör införas.

Verksamhetsanknuten infrastruktur, inklusive kontor som är öppet

Transportstyrelsen anser att ett krav på att företagen ska ha verksamhetsanknuten infrastruktur i form av en egen fast anläggning som verkstad, servicehall, tvätthall eller garage skulle vara alltför långtgående då flertalet företag skulle behöva göra omfattande investeringar för att uppfylla ett

sådant krav. Ett krav på kontor, som är öppet under kontorstid, skulle innebära en stor administrativ börda som inte kan anses stå i proportion till den typ av verksamhet som transportföretagen bedriver. Transportstyrelsen bedömer därför att det inte ska införas något krav på verkstad, servicehall, tvätthall, garage eller kontor.

Den internationella utblicken som genomförts visar att endast Nederländerna, Polen och Slovenien har infört krav på verksamhetsanknuten infrastruktur. Transportstyrelsen är benägen att instämma med de länder (Estland, Irland och Lettland) som uppgett att kraven på etablering enligt artikel 5.1, som skärpts i och med mobilitetspaketet, är tillräckliga. Vi anser vidare att det är rimligt att invänta uppföljningen av dessa skärpta etableringskrav, som trädde i kraft den 21 februari 2022 och som ska följas upp inom ramen för ett annat pågående regeringsuppdrag, innan Sverige inför ytterligare krav.

Parkeringsplatser

Om ytterligare krav ändå ska införas kan ett krav på att företaget ska förfoga över ett antal parkeringsplatser som står i proportion till verksamhetens art och storlek vara rimligt, utifrån att alla företag som är etablerade i Sverige måste kunna parkera sina fordon någonstans. Företaget ska förfoga över platsen där fordonen parkeras och det är därför inte tillräckligt med en uppställningsplats, offentlig parkering, rastplats eller liknande. Om ett företag inte förfogar över egna parkeringsplatser kan det vara godtagbart att de istället har avtal med t.ex. en lastbilscentral som upplåter platser till företaget. Kravet skulle kunna bidra till att motverka brevlådeföretag då det ger Transportstyrelsen möjlighet att i samband med ansökan om tillstånd, eller vid tillsyn, begära in underlag som visar vilka parkeringsplatser företaget förfogar över.

1 Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs att det i yrkestrafiklagen (2012:210) ska införas en ny paragraf, 2 kap. 7 §, och närmast före 2 kap. 7 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Krav på etablering

2 kap. 7 §

Den som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik ska förfoga över verksamhetsanknuten infrastruktur i form av ett antal parkeringsplatser i proportion till verksamhetens art och storlek.

Denna lag träder i kraft den [Välj ett datum].

2 Inledning

2.1 Uppdraget

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag¹ att analysera och föreslå vilka ytterligare krav som bör ställas på ett företag som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige när det gäller krav på etablering. I analysen ska ingå en kartläggning av svenska transportföretags verksamhet och en internationell utblick. Utgångspunkten i analysen ska vara att främja konkurrens på likartade villkor och goda arbetsvillkor för förare genom motverkandet av brevlådeföretag.

I artikel 5 i trafiktillståndsförordningen² finns villkor avseende etableringskravet. Artikel 5.1 är direkt tillämplig i medlemsstaterna. Artikel 5.2 ger medlemsstaterna möjlighet att nationellt ställa ytterligare krav på etablering. En analys ska därför göras av vilka ytterligare sådana krav som bör ställas i Sverige.

2.2 Samverkan

I syfte att få in förslag och synpunkter från arbetsmarknadens parter, branschorganisationer och berörda myndigheter genomförde Transportstyrelsen den 31 maj 2022 en workshop i Stockholm.

Några av de inbjudna hade inte möjlighet att delta, men på olika sätt, via digitala möten, workshop, mejl eller telefon har Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, Seko Service- och kommunikationsfacket, Skatteverket, Svenska Kommunalarbetareförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket, Transportföretagen och Åklagarmyndigheten bidragit med förslag, fakta och synpunkter.

¹ Regeringsbeslut 2022-03-17. I2022/00694.

² 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 5 är ändrad 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 dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn.

3 Kartläggning av de svenska transportföretagens verksamhet

I uppdraget har det ingått att göra en kartläggning av de svenska transportföretagens verksamhet i relation till kravet på etablering.

3.1 Metod

Mot bakgrund av det stora antalet tillståndshavare, 642 för persontransporter och 16 550 för godstransporter, totalt 17 192 stycken³, har kartläggningen genomförts genom en urvalsundersökning.

Totalt genomfördes 307 intervjuer, varav 75 med företag som har tillstånd att bedriva persontransporter respektive 232 med företag som har tillstånd att bedriva godstransporter. Dessa kvoterades över tre storleksklasser efter antal anmälda fordon (1–4 fordon, 5–14 fordon och 15 eller fler fordon).

I syfte att hitta rätt person på företaget och att få bästa möjliga svarsfrekvens genomfördes datainsamlingen med hjälp av telefonintervjuer. Intervjuerna genomfördes huvudsakligen med trafikansvarig eller vd.

Intervjuerna har innehållit frågor om företaget har anställd administrativ personal, frågor om den trafikansvarige och frågor om vilken verksamhetsanknuten infrastruktur företaget har, t.ex. i form av lokaler och parkeringsplatser.

Undersökningen genomfördes under maj 2022.

3.2 Resultat

Nedan ges en sammanfattning av svaren på frågorna. Undersökningen i sin helhet, inklusive frågeställningarna, framgår av bilagan.

3.2.1 Frågor om administrativ personal och näbar trafikansvarig

- Drygt 40 procent av företagen har anställd administrativ personal och ungefär lika många saknar administrativ personal. Andelen anställd administrativ personal är högre för de större företagen och lägre för de små företagen med 1–4 fordon.
- Knappt vart femte företag uppger att föraren också arbetar administrativt.
- På två av tre företag arbetar den trafikansvarige även som förare. Den höga andelen beror på att en stor andel av företagen är små

³ Transportstyrelsen, vägtrafikregistret. 2022-04-04.

företag. På företag med 15 fordon eller mer är arrangemanget ovanligare.

- På de allra flesta företag – oavsett storlek – kan den trafikansvarige normalt sett nås under vanlig kontorstid, dvs. under dagtid helgfria vardagar.
- Under kontorstid kan den trafikansvarige normalt nås på telefon. På de flesta företag fungerar även sms eller e-post som kontaktväg.

3.2.2 Frågor om verksamhetsanknuten infrastruktur

- Det är stor variation på hur företagen organiserar sina lokaler. Endast 17 procent har ett dedikerat driftscentrum och en dryg tredjedel ett separat kontor. Vart fjärde företag kombinerar driftscentrum och kontor i samma lokal.
- Öppettiderna beror mycket på företagets storlek. De större företagen med 15 eller fler fordon har oftast ett kontor öppet under kontorstid och i de flesta fall även ett driftscentrum. De mindre företagen har inte i samma utsträckning möjlighet att hålla lokalerna öppna under kontorstid.
- För de företag som inte har egna lokaler utgår fordonen oftast från ägarens bostad, där även företagets handlingar förvaras. Dessa företag är huvudsakligen små gods företag med 1–4 fordon.
- När det gäller parkering av företagets fordon är det vanligaste att fordonen parkeras vid driftscentrum (39 procent). Därefter följer parkering vid kontoret (28 procent), vid förarens bostad (28 procent), annan parkeringsplats (19 procent) och annan plats (14 procent).
- Sett över alla företag har de flesta inga ytterligare fasta anläggningar eftersom de flesta är små företag med 1–4 fordon. Bland de större företagen, med 15 eller fler fordon, har 46 procent en verkstad/servicehall och 39 procent en lagerlokal.

4 Internationell utblick

I uppdraget har det även ingått att göra en internationell utblick om vilka krav på etablering som har införts i andra av EU:s medlemsstater.

4.1 Metod

Datainsamlingen har genomförts via digitala enkäter som har skickats till medlemsstaternas representanter i EU:s vägtransportkommitté samt till Statens Vegvesen i Norge.

Enkäterna innehöll frågor om medlemsstaterna respektive Norge har infört några krav enligt artikel 5.2 i trafiktillståndsförordningen och i så fall vilka och varför.

Undersökningen genomfördes under maj 2022. Några kompletterande mejlkontakter har skett efter undersökningen.

4.2 Resultat

Nedan ges en sammanfattning av svaren på frågorna. Undersökningen i sin helhet, inklusive frågeställningarna, framgår av bilagan.

4.2.1 Frågor om administrativ personal och nåbar trafikansvarig

Av de 17 länder som svarat på frågan om de har antagit något av kraven i artikel 5.2 a om kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller om den trafikansvarige kan nås under kontorstid svarar sex länder ja: Finland, Polen, Slovenien, Ungern, Kroatien och Nederländerna.

Vid kompletterande mejlkontakter⁴ efter undersökningen framkommer dock att det endast är tre länder som har infört något av kraven: Nederländerna, Polen och Slovenien.

På frågan om vilka krav de har antagit svarar de följande:

- Nederländerna (*vid mejlkontakt efter undersökningen*): administrativ personal i lokalerna och trafikansvarig nåbar under kontorstid.
- Polen: administrativ personal i lokalerna.
- Slovenien: administrativ personal i lokalerna och trafikansvarig nåbar under kontorstid.⁵

⁴ Finland har uppgett att de med sitt svar avsåg artikel 5.1, Ungern hade svarat fel och Kroatien har meddelat att de inte har infört några krav enligt artikel 5.2 a.

⁵ "At least one employee must be present during the company's business hours at the company's premises at the registered office of the company or branch or business unit. The company's office hours are set on working days between 7 am and 5 pm and last for at least 6 hours a day.

If the company does not have more than 5 vehicles, the transport manager or director must be available by phone during office hours and in case of control in the company respond in accordance with the instructions of the

Följande länder har inte antagit artikel 5.2 a: Estland, Finland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Malta, Norge, Rumänien, Slovakien, Tjeckien, Tyskland och Ungern.

På frågan om varför artikeln inte har antagits svarar några av länderna:

- Estland, Irland och Lettland: De krav på etablering som anges i artikel 5.1 är tillräckliga.
- Malta: De nationella transportföretagen uppfyller redan kraven.
- Norge (*vid mejlkontakt efter undersökningen*): De upplever inga stora problem med brevlådeföretag som är etablerade i Norge. Grunden till det är antagligen att Norge är ett högkostnadsland med god kontroll på tillståndshavarna. De utesluter dock inte att Norge kan komma att införa krav vid en senare tidpunkt.
- Slovakien: På grund av de administrativa bördorna.
- Tjeckien: Det finns inget behov. Att i digitaliseringens tidsålder kräva närvaro av vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under kontorstid verkar orimligt. Det är inte möjligt att kräva att ett företag har kontorstid, ett sådant krav är helt omöjligt för egenföretagare och knappast genomförbart för små och medelstora företag, för vilka det endast skulle innebära ytterligare administrativ börda.
- Tyskland: Slutligt beslut är inte fattat ännu.
- Ungern (*vid mejlkontakt efter undersökningen*): Vi kunde inte specificera hur vi skulle fastställa proportionerlig personal utan att troligen hamna i kontroversiella situationer.

4.2.2 Frågor om verksamhetsanknuten infrastruktur

Av de 14 länder som svarat på frågan om de har antagit kravet i artikel 5.2 b om verksamhetsanknuten infrastruktur, inklusive kontor som är öppet under kontorstid svarar två länder ja; Finland och Polen.

Vid kompletterande mejlkontakter⁶ efter undersökningen framkommer dock att det är Nederländerna, Polen och Slovenien som har infört krav.

control authority and in case of order of the control authority to arrive at the company's headquarters. The company publishes office hours in a visible place at the entrance to the premises or on its mailbox, if the company is headquartered in a multi-apartment building.

The premises must have at least the following equipment: - Basic communication equipment (at least internet connection and telephone, personal computer or workstation). - Office equipment (at least office furniture for each employee)."

⁶ Finland har uppgett att de med sitt svar avsåg artikel 5.1.

På frågan om vilka krav de har antagit svarar de följande:

- Nederländerna (*vid mejlkontakt efter undersökningen*): kontor öppet under kontorstid.
- Polen: verksamhetsanknuten infrastruktur.
- Slovenien: kontor öppet under kontorstid.
Det framgår av Sloveniens bifogade författningstext.

Följande länder har inte antagit artikel 5.2 b: Estland, Finland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Malta, Norge, Slovakien, Tjeckien, Tyskland och Ungern.

På frågan om varför artikeln inte har antagits svarar några av länderna:

- Estland, Irland och Lettland: De krav på etablering som anges i artikel 5.1 är tillräckliga.
- Malta: De nationella transportföretagen uppfyller redan kraven.
- Norge (*vid mejlkontakt efter undersökningen*): De upplever inga stora problem med brevlådeföretag som är etablerade i Norge. Grunden till det är antagligen att Norge är ett högkostnadsland med god kontroll på tillståndshavarna. De utesluter dock inte att Norge kan komma att införa krav vid en senare tidpunkt.
- Slovakien: På grund av de administrativa bördorna.
- Tjeckien: Hänvisar till sitt svar på artikel 5.2 a. Varför skulle en egenföretagare eller ett transportföretag behöva ett kontor med öppettider i den digitala tidsåldern? Å ena sidan driver vi igenom fullständig digitalisering och å andra sidan gör vi det obligatoriskt att ha kontor och öppettider när företaget inte anser att det är nödvändigt?
- Tyskland: Slutligt beslut är inte fattat ännu.
- Ungern (*vid mejlkontakt efter undersökningen*): Vi kunde inte specificera hur vi skulle fastställa infrastruktur utan att troligen hamna i kontroversiella situationer.

5 Vad avses med brevlådeföretag

Av uppdraget framgår bland annat att utgångspunkten i Transportstyrelsens analys ska vara att främja konkurrens på likartade villkor och goda arbetsvillkor för förare genom motverkandet av brevlådeföretag. Eftersom uppdraget inte innehåller någon definition av begreppet brevlådeföretag, behöver vi komma fram till vad som avses med brevlådeföretag i detta sammanhang.

Varken den reviderade trafiktillståndsförordningen⁷, promemorian om genomförandet av mobilitetspaketet⁸ eller påföljande proposition⁹ innehåller någon definition av brevlådeföretag, utan konstaterar bara att de krav på etablering som hittills ställts inte varit tillräckliga för att motverka fenomenet med brevlådeföretag och att det därför införts nya och ändrade etableringskrav.

5.1 Brevlådeföretag – två definitioner

Enligt flera publicerade rapporter som helt eller delvis handlar om brevlådeföretag inom EU¹⁰ finns det inte någon allmänt vedertagen definition av brevlådeföretag, trots att det är ett begrepp som används flitigt och ofta debatteras. Vilken definition som används beror ofta på i vilket sammanhang begreppet används. De flesta som studerat begreppet är dock överens om att alla olika definitioner åtminstone har en sak gemensamt och det är *frånvaron av betydande verksamhet*.¹¹

Vad som avses med frånvaro av betydande verksamhet varierar också, men det finns främst två definitioner. Den första innebär att ett företag är registrerat i en medlemsstat, vanligtvis i en stat med lägre kostnader överlag, men utan att ha någon ekonomisk aktivitet eller närvaro i den staten. Istället bedriver företaget sin faktiska verksamhet i en annan medlemsstat eller i en stat utanför EU. Den andra innebär att företaget är registrerat i en medlemsstat, men utan att bedriva någon verksamhet varken där eller i någon annan stat. Gemensamt för dessa båda varianter av brevlådeföretag är att det inte finns några pålitliga uppgifter om hur vanligt förekommande de är.¹²

⁷ Skäl 6–8, förordning (EU) 2020/1055

⁸ Genomförande av mobilitetspaketet - Regeringen.se

⁹ Prop. 2021/22:166.

¹⁰ *Letterbox companies: overview of the phenomenon and existing measures* av ICF Consulting Services Ltd (2021) and *Road freight transport in the EU* av Lynn De Smedt & Frederic De Wispelaere (2020).

¹¹ De Smedt & De Wispelaere, 2020, s. 18.

¹² De Smedt & De Wispelaere, 2020, s. 18-19.

5.1.1 Verksamhet i en annan stat än etableringsstaten

Syftet med brevlådeföretag som registreras i en låglönestat,¹³ men utför merparten av sin faktiska verksamhet i en annan stat, är att företaget ska kunna dra nytta av de betydligt lägre nivåerna på såväl löner som skatter och andra avgifter i låglönestaten.¹⁴ På så sätt skaffar sig företaget konkurrensfördelar och kan erbjuda transporter i andra stater till lägre priser än vad som hade varit möjligt om de varit etablerade i den stat där de bedriver sin faktiska verksamhet.

5.1.2 Ingen verksamhet alls

Syftet med brevlådeföretag som är etablerade i en medlemsstat, men inte har någon egen verksamhet alls, är att erbjuda sin etablering i olika former av affärsupplägg som gör det möjligt för transportföretag som inte är etablerade i den aktuella staten att, via den andres etablering, få åtkomst till fördelarna som finns i staten.

5.2 Brevlådeföretag – Sverige

När det gäller svenska förhållanden är de brevlådeföretag som etableras i en av låglönestaterna inom EU bara aktuella för oss i Sverige genom att de utför transporter här. Det är inte möjligt för oss i Sverige att motverka den typen av brevlådeföretag utifrån våra nationella etableringskrav, eftersom företagen inte är etablerade här utan i en annan EU-stat. Varje medlemsstat utövar tillsyn över de företag som staten utfärdat tillstånd till. Om det finns misstanke om att ett företag inte uppfyller kraven på etablering i den stat företaget uppger kan Transportstyrelsen, via IMI¹⁵, skicka en begäran till den behöriga myndigheten i den andra staten om de handlingar och den information som krävs för att visa att företaget verkligen är etablerat där.

För Sverige och Transportstyrelsens del är det istället två andra upplägg som är vanligast förekommande och som vi har viss möjlighet att motverka. Det första upplägget handlar om företag som vid ansökan om tillstånd visat att de uppfyller kraven på etablering i Sverige men som därefter lånar ut sitt tillstånd till utländska transportföretag. Det andra upplägget handlar om utländska företag, som för att komma åt den inhemska svenska marknaden antingen startar ett dotterbolag eller en filial i Sverige och skenbart visar att de uppfyller kraven på etablering.

¹³ De så kallade EU-13 staterna är de stater som anslutit sig till EU sedan 2004: Bulgarien, Cypern, Estland, Kroatien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Tjeckien och Ungern. Där är lönerna betydligt lägre än i de övriga 14 medlemsstaterna, ibland är löneskillnaden så mycket som 1:15, se De Smedt & De Wispelaere, s. 19.

¹⁴ De Smedt & De Wispelaere, 2020, s. 19.

¹⁵ Informationssystemet för den inre marknaden: ett verktyg som underlättar informationsutbytet mellan de myndigheter som tillämpar EU-lagstiftningen i praktiken.

5.2.1 Det i Sverige etablerade företaget som lånar ut sitt tillstånd

Det första upplägget handlar alltså om svenska företag som redan är tillståndshavare och som agerar front – eller brevlåda – för utländska transportföretag. Upplägget som gör att dessa tillståndshavare kan betraktas som brevlådeföretag handlar t.ex. om att företaget upplåter sitt tillstånd åt utländska aktörer som inte själva har möjlighet eller intresse av att beviljas ett svenskt tillstånd. Det är också vanligt att upplägget omfattar användning av utlandsregistrerade fordon som enligt uppgift från de involverade företagen ska användas av den svenska tillståndshavaren med nyttjanderätt, fast det i själva verket är det utländska transportföretaget som använder fordonet.

Trots att det finns tveksamheter i upplägget, är det svårt att ifrågasätta det svenska företagets etablering, eftersom det som regel ser till att uppfylla alla etableringskrav för den egna verksamheten. Givetvis kan Transportstyrelsen ifrågasätta företagets etablering om det inte bedriver någon egen transportverksamhet alls eller om det är uppenbart att det inte har tillräcklig infrastruktur i Sverige för att kunna bedriva den verksamhet som de hävdar att de bedriver, men oftast har de egna fordon och tillhörande infrastruktur som de själva använder.

Därför måste vi i de allra flesta fallen utreda dessa upplägg på ett annat sätt än genom att ifrågasätta det svenska företagets etablering. Vi har t.ex. möjlighet att begränsa den svenska tillståndshavarens användning av utlandsregistrerade fordon via nyttjanderättsavtal genom att kräva att tillståndshavaren visar att det finns särskilda skäl att använda utlandsregistrerade fordon. Denna möjlighet förstärktes ytterligare av de skärpta reglerna i yrkestrafikförordningen om utlandsregistrerade fordon som innehas med nyttjanderätt som trädde ikraft i februari 2022¹⁶.

5.2.2 Det utländska företaget som gör minsta möjliga för att anses etablerat här

Det andra upplägget handlar om utländska företag som har sitt egentliga säte i utlandet, men som vill etablera sig på den svenska marknaden för att på så sätt kunna köra ett obegränsat antal inrikestransporter här. De ser därför till att i Sverige uppfylla etableringskraven, ofta med så liten marginal som möjligt, så att de beviljas yrkestrafiktillstånd. Det kan t.ex. handla om att företaget, för att uppfylla kravet i artikel 5.1 a i trafiktillståndsförordningen på att förfoga över lokaler, anger en adress till en lokal i Sverige som de påstår sig ha tillgång till. I praktiken använder de dock inte lokalen till något, utom att möjligen hävda att de där lagrar elektroniska dokument som i själva verket hanteras i utlandet.

¹⁶ 4 kap. 2-4 och 7 §§ yrkestrafikförordningen (2012:237).

Det finns även andra faktorer som kan tyda på att företaget inte är genuint etablerat här. Några av dem är:

- Företagets företrädare är bosatta i utlandet. Det kan t.ex. gälla styrelsemedlemmar, trafikansvarig, och aktieägare.
- Företaget har endast en boxadress.
- Företaget har en adress som inte är lämplig att ha som driftställe/ driftscentrum, t.ex. c/o-adress, adress till redovisningsbyrå eller advokatkontor.
- Företaget har en särskild delgivningsbar person, vilket är ett krav när hela styrelsen är bosatt i utlandet.
- Företaget saknar arbetsgivarregistrering hos Skatteverket, vilket väcker frågor om var förarna är anställda.

Enbart en av dessa omständigheter är oftast inte tillräckligt för att ifrågasätta etableringen, men flera av dem sammantaget kan utmynna i ett ifrågasättande. Även om företaget vid en ytlig granskning ser ut att uppfylla minimikraven på etablering som ställs på det, kan en mer utförlig utredning leda till konstaterandet att all verksamhet i företaget, utom transporter som utförs inom Sverige, faktiskt bedrivs i en annan stat.

5.2.3 Konsekvenser av uppläggen

Syftet med de båda vanligast förekommande uppläggen av brevlådeföretag i Sverige är att ge ett utländskt transportföretag tillgång till hela den svenska transportmarknaden utan att det de facto behöver etablera sig här. Det utländska företaget tjänar på ett sådant upplägg bland annat genom att det inte blir begränsat till ett visst antal inrikestransporter enligt cabotagebestämmelserna och att företaget kan kringgå svenska regler om anställningsvillkor, arbetsmiljö och lönesättning.

En annan konkurrens fördel kan vara att det utländska företaget får skatterättsliga fördelar om omsättningen bokförs i en annan stat, eftersom företaget då kan undgå beskattning i Sverige. Det är värt att notera att brevlådeföretag ofta ger motstridiga uppgifter om de är etablerade här eller inte, beroende på vilken myndighet som ställer frågan. När Skatteverket utreder kraven på skatterättslig etablering är det inte ovanligt att företaget påstår sig inte vara etablerat i Sverige för att undgå beskattning här. När Transportstyrelsen däremot utreder kraven på etablering inom ramen för att bedriva yrkesmässig trafik hävdar samma företag att det är etablerat här, men då med syftet att kunna dra nytta av fördelarna som en etablering medför. Båda situationerna medför en risk för skattemässiga konsekvenser i form av

felaktig beskattning och skatteundandragande, vilket i sin tur bidrar till osund konkurrens.

Sammantaget kan båda uppläggen av brevlådeföretag leda till en skev konkurrenssituation, eftersom det utländska företaget kan dra nytta av fördelarna av att ha en verksamhet i Sverige, men utan att behöva konkurrera på samma villkor som de företag som är genuint etablerade här. Med det sagt påminner vi också om att de ändringar som infördes i trafiktillståndsförordningen i februari 2022 även omfattar ett nytt krav som innebär att företaget ska vara föremål för inkomstskatt och, i förekommande fall, ha tilldelats ett giltigt registreringsnummer för mervärdesskatt. Det är för tidigt att dra några slutsatser om detta krav har haft några effekter på brevlådeföretagen, men det kan vara ytterligare ett verktyg att använda för att komma till rätta med problematiken kring brevlådeföretagen.

5.2.4 Möjlighet att ifrågasätta etablering

Eftersom de svenska företag som är involverade i respektive upplägg ansöker om, eller redan har svenskt yrkestrafiktillstånd, är det möjligt för Transportstyrelsen att bedöma om de uppfyller etableringskraven antingen direkt vid ansökningstillfället eller senare genom tillsyn. Som redan nämnts är det ofta svårt för oss att ifrågasätta företagets etablering i de fall där det är fråga om en svensk tillståndshavare som upplåter sitt yrkestrafiktillstånd till en utländsk aktör. Därför bedömer vi att vår möjlighet att ifrågasätta ett företags etablering kommer att vara mest effektiv i fallet med de utländska företagen som ofta har en bristfällig etablering, eftersom det är lättare att konstatera att de gör så lite som möjligt för att uppfylla kraven på etablering.

6 Förslag och bedömningar

I uppdraget anges att Transportstyrelsen ska analysera och föreslå vilka ytterligare krav som bör ställas på ett företag som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige när det gäller krav på etablering. Vidare anges att styrelsen ska lämna författningsförslag.

Artikel 5.2 i trafiktillståndsförordningen ger medlemsstaterna möjlighet att nationellt ställa ytterligare krav på etablering. Artikeln anger att följande villkor får krävas av ett företag i proportion till storleken på företagets verksamhet:

1. vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid,
2. verksamhetsanknuten infrastruktur, inklusive kontor som är öppet under vanlig kontorstid.

Följande avsnitt innehåller Transportstyrelsens förslag och bedömningar i enlighet med uppdraget och därutöver en analys av alternativet att inte införa några ytterligare krav enligt artikel 5.2.

6.1 Administrativ personal i lokalerna och nåbar trafikansvarig

Bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det inte ska införas krav på vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid enligt artikel 5.2 a i trafiktillståndsförordningen.

Artikel 5.2 a i trafiktillståndsförordningen anger att medlemsstaten får kräva att ett företag har ”vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid”.

Kravet ska ställas i proportion till storleken på företagets verksamhet. De i artikeln angivna kraven är alternativa, dvs. ett företag får avkrävas antingen personal i lokalerna eller nåbar trafikansvarig. Eftersom det dels står ”ett” företag, dels att kraven är alternativa menar Transportstyrelsen att ett av kraven kan ställas på ett företag, men däremot inte båda kraven på samma företag. Rimligtvis bör kravet på administrativ personal i lokalerna avse större företag och kravet på nåbar trafikansvarig avse mindre företag. Det finns därmed en möjlighet att ställa olika krav på företag med olika storlek på verksamheten, för att uppnå proportionalitet. Slovenien, som har infört nationella krav, har också valt att ställa kravet på nåbar trafikansvarig enbart på företag som har färre än fem fordon, det vill säga mindre företag.

6.1.1 Vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna

Redan idag finns det krav på lokaler där företaget bland annat ska ha tillgång till de handlingar som den behöriga myndigheten ska kunna få tillgång till.¹⁷ Att det överhuvudtaget ska finnas arbetslokaler i en omfattning som är rimlig med förhållande till verksamhetens omfattning krävs dessutom redan utifrån svensk arbetsmiljölagstiftning.¹⁸

Kartläggningen av svenska transportföretags verksamhet visar att totalt sett har 42 procent av företagen dedikerad administrativ personal anställd medan 40 procent saknar administrativ personal. Bland de mindre företagen med 1–4 fordon är andelen lägre, där är det 33 procent av företagen som har anställd administrativ personal medan 43 procent saknar administrativ personal. Bland de större företagen (med 15 fordon eller fler) är andelen högre, där är det 84 procent som har anställd administrativ personal.

Den internationella utblicken visar att endast Nederländerna, Polen och Slovenien har infört krav på administrativ personal i lokalerna.

Ett krav på att administrativ personal ska finnas i företagets lokaler kan ha en viss effekt i att tydliggöra verksamhetens anknytning till en viss plats. Det är dock tveksamt om det är nödvändigt utifrån de krav som redan idag ställs på att företagets administrativa verksamhet ska bedrivas i lokaler som företaget förfogar över och som ska finnas i etableringsmedlemsstaten.

Ett krav på administrativ personal skulle innebära att många små företag skulle behöva anställa personal, vilket skulle vara en stor administrativ börda. När det gäller de större företagen har en majoritet redan egen anställd administrativ personal och därför skulle ett krav som enbart riktas mot större företag inte innebära en lika stor administrativ börda för dem. Att rikta ett krav enbart mot större företag skulle dock inte bidra till ett starkare krav på etablering för hela transportmarknaden då det inte skulle träffa små brevådeföretag.

Mot denna bakgrund bedömer Transportstyrelsen att det inte är rimligt att införa ett krav på administrativ personal i lokalerna.

¹⁷ Artikel 5.1 a och f i trafiktillståndsförordningen.

¹⁸ Den svenska arbetsmiljölagen (1977:1160) är en utpräglad ramlag och är som sådan allmänt hållen. Den går inte in på detaljer om vad som avses med en lokal eller hur en arbetsplats ska vara utformad. Istället anger den att arbetslokaler ska vara utformade och inredda så att de är lämpliga från arbetsmiljösynpunkt (2 kap. 3 §). Något mer detaljerade krav om arbetsplatser regleras i Arbetsmiljöverkets föreskrifter om Arbetsplatsens utformning. Där framgår bland annat att arbetsplatser ska ha de lokaler och andra utrymmen som behövs med hänsyn till verksamheten, så att risken för ohälsa och olycksfall begränsas. Hur stora lokalerna behöver vara beror på vilken verksamhet man bedriver. Personalutrymmen, förvaringsutrymmen för privata kläder, toaletter, tvätt- eller duschmöjligheter, omklädningsrum etc. ska finnas i "tillräcklig omfattning" (se t.ex. 22, 56-78 §§ AFS 2020:1).

6.1.2 Den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid

I samband med den workshop som har genomförts (se avsnitt 2.2) ställdes frågan om det kan ställas krav på att en delgivningsbar person är nåbar eller finns på plats i lokalerna. I aktiebolagslagen¹⁹ finns ett krav på bolag, som inte har någon behörig ställföreträdare som är bosatt i Sverige, att utse en särskild delgivningsmottagare. Kravet att ha en delgivningsbar person i Sverige finns sålunda redan.

Eftersom en delgivningsbar person inte, enligt Transportstyrelsen, tydligt kan anses ingå i ”vederbörligen kvalificerad administrativ personal” bedömer vi att artikel 5.2 a inte ger utrymme att kräva att den administrativa personalen även ska vara en delgivningsbar person som befinner sig på plats i lokalerna. Inte heller begreppet ”trafikansvarig” kan anses innefatta att denne ska vara delgivningsbar. Syftet med trafiktillståndsförordningens regleringsmöjligheter är att stärka etableringen i medlemsstaten inom vissa angivna ramar. Att tolka in delgivningsbar person i begreppen trafikansvarig eller vederbörligen kvalificerad personal är enligt Transportstyrelsen en alltför vid tolkning av begreppen.

En trafikansvarig får vara bosatt inom gemenskapen och får leda transportverksamheten för upp till fyra olika företag med en fordonspark på sammanlagt högst 50 fordon.²⁰

Kartläggningen av svenska transportföretags verksamhet visar att den trafikansvarige normalt nås på telefon under kontorstid, dvs. under dagtid helgfria vardagar (99 procent). På de flesta företag fungerar även sms eller e-post som kontaktväg.

Den internationella utblicken visar att endast Nederländerna och Slovenien har infört krav på att den trafikansvarige ska kunna nås under kontorstid.

Då kartläggningen visar att den trafikansvarige redan idag kan nås skulle en reglering visserligen inte tillföra någon ytterligare administrativ börda för företagen, men inte heller uppnå ett starkare krav på etablering, dels eftersom kravet redan uppfylls, dels eftersom det är tillåtet att ha en trafikansvarig som är bosatt inom gemenskapen. Transportstyrelsen bedömer därför att det inte ska införas ett krav på att den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid.

¹⁹ 8 kap. 40 § aktiebolagslagen (2005:551).

²⁰ Artikel 4.1 c och 4.2 c i trafiktillståndsförordningen.

6.2 Verksamhetsanknuten infrastruktur

Bedömning

Transportstyrelsen bedömer, i första hand, att det inte ska införas krav på verksamhetsanknuten infrastruktur, inklusive kontor som är öppet under kontorstid, enligt artikel 5.2 b i trafiktillståndsförordningen. Se vidare avsnitt 6.3.

Förslag och bedömning

Transportstyrelsen föreslår, i andra hand, att det ska införas krav på att den som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik ska förfoga över verksamhetsanknuten infrastruktur i form av ett antal parkeringsplatser som står i proportion till verksamhetens art och storlek.

Transportstyrelsen bedömer att det inte är rimligt att införa krav på kontor som är öppet under kontorstid.

Artikel 5.2 b i trafiktillståndsförordningen anger att medlemsstaten får kräva att ett företag 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”.

I artikel 5.1 f regleras att företaget effektivt och kontinuerligt ska bedriva sin administrativa och kommersiella verksamhet med lämplig utrustning och lämpliga hjälpmedel i lokalerna och effektivt och kontinuerligt förvalta sina transporter och använda fordon med lämplig teknisk utrustning. Transportstyrelsen bedömer att med teknisk utrustning avses färdskrivare, datorer och nödvändiga it-lösningar för t.ex. planering av transporter, bokföring och inköp samt utrustning för att läsa ut information från färdskrivare och färdskrivarkort.

6.2.1 Verkstad, servicehall, tvätthall och garage

Av förordningstexten framgår att kontor öppet under kontorstid omfattas av begreppet verksamhetsanknuten infrastruktur. Vad som då kvarstår att tolka in i nämnda begrepp bedömer Transportstyrelsen vara infrastruktur av karaktären fast anläggning, t.ex. verkstad, servicehall, tvätthall, garage och parkeringsplatser.

Kartläggningen av svenska transportföretags verksamhet visar att de flesta företag inte har några egna fasta anläggningar, utöver lokaler och parkeringsplatser. Det beror främst på att majoriteten av företagen är små företag med 1–4 fordon, men inte ens bland företagen med 15 eller fler fordon har en majoritet verkstad, servicehall, tvätthall eller garage.

Den internationella utblicken visar att endast Nederländerna, Polen och Slovenien har infört krav på verksamhetsanknuten infrastruktur.

Nederländerna och Slovenien har krav på kontor som är öppet under kontorstid. Polen har inte specificerat närmare vad kravet innebär.

Transportstyrelsen anser ett krav på egen fast anläggning i form av verkstad, servicehall, tvätthall eller garage skulle vara alltför långtgående krav då flertalet företag skulle behöva göra omfattande investeringar för att uppfylla ett sådant krav.

6.2.2 Parkeringsplatser

Av de fasta anläggningar som kan anses inrymmas i begreppet verksamhetsanknuten infrastruktur återstår parkeringsplatser. Av kartläggningen av svenska transportföretag framgår att det är vanligast att företagets fordon parkeras vid driftscentrum (39 procent). Därefter följer parkering vid kontoret (28 procent), vid förarens bostad (28 procent), annan parkeringsplats (19 procent) och annan plats (14 procent). Flera svarsalternativ var möjliga.

Det finns två olika begrepp som används för att beskriva en plats där fordon kan parkeras: uppställningsplats och parkeringsplats. Uppställningsplats används i varierande lagstiftning.²¹ Exempelvis är en *särskild uppställningsplats* en inhägnad och tillfredsställande bevakad plats.²² I proposition 2019/20:67 definieras när ett fordon kan medges att föras till *närmast lämpliga uppställningsplats* i vissa fall, där anges exempelvis om fordonet är lastat med levande djur eller kylvaror eller om fordonet annars är en trafikfara²³. Det senare exemplet torde kunna vara en tillfällig uppställningsplats och det förra en uppställningsplats för en betydligt längre tid. Även vägmärken avseende uppställningsplatser finns i Transportstyrelsens föreskrifter.²⁴

Begreppet uppställningsplats förknippas oftast med en plats där fordonet kan ställas tillfälligt under en pågående transport. Det finns flera syften med en uppställningsplats, det kan t.ex. handla om att föraren behöver en plats att ställa fordonet på för att ta rast eller vila, men kan också handla om att föraren måste invänta ett tidsfönster för lastning eller leverans av gods.²⁵ Sådana uppställningsplatser finns spridda i landet och finns t.ex. vid vägkrogar, i hamnar och vid kombiterminaler.²⁶ De har som regel ingen anknytning till ett visst transportföretag och säger därför inget om ett företags etablering. Det innebär att ett företag oftast inte heller kan anses förfoga över en uppställningsplats på så sätt att det säger något om företagets etablering.

²¹ Se 3 § lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, 11 b § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift samt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg m fl.

²² 8 § förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall.

²³ Användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter, s. 29.

²⁴ 6 kap. 41 § Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:74) om vägmärken och andra anordningar.

²⁵ Trafikanalys rapport 2016:16, s.16-17.

²⁶ Trafikanalys rapport 2016:16, s. 18.

En plats som däremot kan säga något om ett företags etablering är den plats där fordonet ställs när det inte ska användas, dvs. mellan transportuppdrag. Begreppet parkering definieras i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som en uppställning av ett fordon med eller utan förare av någon annan anledning än som föranleds av trafikförhållandena, som sker för att undvika fara eller som sker för på- eller avstigning eller på- eller avlastning av gods. Begreppet parkeringsplats används bland annat i plan- och byggförordningen (2011:338)²⁷ och i lokala trafikföreskrifter.²⁸

Transportstyrelsen inser att fordon inte alltid återvänder till företagets driftscentrum mellan varje transportuppdrag och att det därför finns tillfällen när föraren behöver använda en uppställningsplats mellan uppdrag. Men vi anser också att ett företag som verkligen är etablerat i Sverige behöver förfoga över parkeringsplatser där de kan parkera sina fordon när de inte används, t.ex. under perioder då fordonet inte behövs i verksamheten. Här finns en tydlig skillnad jämfört med utlandsetablerade företag som inte har några egna parkeringsplatser i Sverige där de kan parkera sina fordon när de väntar på nya transportuppdrag. Istället är de helt beroende av att använda uppställningsplatser.

Transportstyrelsen anser, mot bakgrund av ovanstående, att ett krav på parkeringsplatser kan vara ett rimligt krav utifrån att alla företag som är etablerade i Sverige måste kunna parkera sina fordon någonstans. Företaget ska förfoga över platsen där fordonen parkeras och det är därför inte tillräckligt med en uppställningsplats, offentlig parkering, rastplats eller liknande. Om ett företag inte förfogar över egna parkeringsplatser kan det vara godtagbart att de istället har avtal med t.ex. en lastbilscentral som upplåter platser till företaget. Kravet skulle ge Transportstyrelsen möjlighet att i samband med ansökan om tillstånd, eller vid tillsyn, begära in underlag som visar vilka parkeringsplatser företaget förfogar över.

Bestämmelsen bör placeras i yrkestrafiklagen

I artikel 3 i trafiktillståndsförordningen framgår kraven på etablering, gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande. I 2 kap. 2–6 §§ yrkestrafiklagen (2012:210) finns kompletterande bestämmelser gällande gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande, men inte för etablering.

Att vara etablerad i en medlemsstat är en grundförutsättning för att få bedriva yrkesmässig trafik. Den föreslagna regleringen är en materiell bestämmelse som kan utgöra en avslags- eller återkallelsegrund. De andra materiella regleringarna som kompletterar artikel 3 i trafiktillståndsförord-

²⁷ T ex. 6 kap. 2 § p 3 plan- och byggförordningen (2011:338).

²⁸ Se 10 kap. 1-2 §§ trafikförordningen (1998:1276).

ningen är som nämnts ovan reglerade i yrkestrafiklagen. I yrkestrafikförordningen (2012:237) anges främst bestämmelser gällande prövningen vid ansökningsprocesser och andra förfaranden m.m.

I 7 kap. 2 § yrkestrafiklagen har riksdagen bemyndigat regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om krav för att få bedriva yrkesmässig trafik. Krav på ytterligare etableringsåtgärder är ett krav för att få bedriva yrkesmässig trafik, jfr. prop. 2011/12:80 s. 93. Enligt vår bedömning ingår det ingår därmed i regeringens kompetens att reglera, i förordning, det krav som föreslås i denna rapport. Däremot talar, enligt Transportstyrelsen, systematiska skäl för att placera föreskriften i lagen, där de andra materiella kraven för att få bedriva yrkesmässig trafik återfinns.

Sammanfattningsvis anser Transportstyrelsen därför att en nationell kompletterande bestämmelse av etableringskravet bör placeras i yrkestrafiklagen av systematiska skäl.

6.2.3 Kontor som är öppet under kontorstid

Möjligheten att ställa krav på kontor regleras i artikel 5.2 b till skillnad mot det redan befintliga kravet på lokal som regleras i artikel 5.1 a och f i trafik-tillståndsförordningen (se avsnitt 6.1.1).

Med kontor bedömer Transportstyrelsen att det är kontoret i sig som är det viktiga, dvs. det är kontoret som skulle kunna visa att företaget har en faktisk närvaro i staten. Med ett krav på kontor kan följa ett krav på öppettider, och det är också så som kravet i artikel 5.2 b är formulerat: ”ett kontor som är öppet under vanlig kontorstid.” Det torde innebära att det måste finnas personal på plats under den öppna tiden som kan ta emot besök.

Vid ett krav på långa öppettider krävs förmodligen mer än bara en timanställd person, vilket måste ställas i proportion till hur stort företaget är. Om verksamheten är mer omfattande kommer det troligen att behövas administrativ personal dagligen och mer än bara några timmar per dag för att verksamheten ska fungera och då är ett krav på öppettider i sig inget problem eftersom personalen ändå är på kontoret. Men i en mindre verksamhet kan det vara tillräckligt med en timanställd eller halvtidstjänst och då behöver öppettiderna anpassas därefter. Det finns en risk att ett krav på kontor skulle föra med sig orimligt många detaljkrav. Det speglas också i Sloveniens lagstiftning där det finns krav på att minst en anställd ska finnas på plats samt krav på såväl öppettider som minimitider per dag, se avsnitt 4.2.1.

Kartläggningen av svenska transportföretags verksamhet visar att 36 procent av företagen har ett separat kontor och 26 procent kombinerar kontoret med

sitt driftscentrum. Det är 29 procent som uppger att de inte har några specifika lokaler. De företag som saknar specifika lokaler är framför allt mindre företag inom godstransportsektorn med få anställda där föraren ofta utgår från bostaden.

Transportstyrelsen instämmer i Tjeckiens svar på frågan om varför de inte har infört några krav enligt artikel 5.2 b (se avsnitt 4.2.2). Med tanke på de möjligheter som digitaliseringen medför är det inte rimligt att kräva att egenföretagare eller små företag ska ha ett kontor med öppettider. Det bör vara upp till företaget att avgöra om ett sådant behov finns.

Ett krav på kontor, som är öppet under kontorstid, skulle innebära en stor administrativ börda som inte kan anses stå i proportion till den typ av verksamhet som transportföretagen bedriver. De kunder som vill beställa person- eller godstransporter har troligen inte behov av fysiska besök på ett kontor. Det eventuella behov av fysiska besök som Transportstyrelsen, eller någon annan tillsynsmyndighet kan ha, gäller den lokal där handlingar ska förvaras och det kravet är redan reglerat.

Mot denna bakgrund, och trots att kravet är formulerat som ”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” anser Transportstyrelsen inte att det ska införas något krav på kontor.

6.2.4 I proportion till företagets art och verksamhet

Artikel 5.2 anger att medlemsstaten ska ställa kraven i proportion till storleken på företagets verksamhet. Transportstyrelsen bedömer att det skulle kunna vara fråga om t.ex. storlek på företaget i form av omsättning och antal anställda eller antal fordon. Därutöver anser vi att kraven även bör ställas i proportion till verksamhetens art.

Omsättning och antal anställda

Det finns en rekommendation från EU²⁹ om definitioner av mikroföretag³⁰ samt små och medelstora företag³¹. Tillväxtverket³² hänvisar till kommissionens definition och ger även exempel på olika mått för storlek kopplat till omsättning och antal anställda. Även årsredovisningslagen³³ innehåller

²⁹ Kommissionens rekommendation av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (2003/361/EG).

³⁰ Företag som sysselsätter färre än tio personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 2 miljoner euro per år.

³¹ Företag som sysselsätter färre än 50 personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 10 miljoner euro per år.

³² [Vilka företag berörs? - Tillväxtverket \(tillvaxtverket.se\). 2022-07-08.](https://www.tillvaxtverket.se/2022-07-08/vilka-foretag-berors/)

³³ 3 § årsredovisningslagen (1995:1554).

definitioner av större och mindre företag. I vägtrafikregistret finns uppgift om antalet anställda.³⁴

Det finns alltså flera definitioner och kriterier som kan användas för att beskriva företag i olika branscher.

Det kan finnas svårigheter med att utgå från omsättning i de fall företaget inte enbart bedriver transportverksamhet, eller ännu inte påbörjat sin transportverksamhet vilket är fallet vid en ansökan om tillstånd. Antal anställda säger inte särskilt mycket om hur många parkeringsplatser det enskilda företaget behöver. Transportstyrelsen bedömer därför att ovan nämnda definitioner av ett företags storlek inte är relevanta när det gäller krav på parkeringsplatser.

Antal fordon

Antal fordon är däremot en uppgift som är relevant i förhållande till ett krav på parkeringsplatser.

När det gäller antal fordon så finns det två olika uppgifter i vägtrafikregistret, dels hur många fordon tillståndshavaren har begärt att kunna anmäla på sitt tillstånd (utifrån företagets ekonomiska utrymme³⁵), dels hur många fordon som faktiskt är anmälda för användning i verksamheten. Transportstyrelsen anser att den uppgift som ger den bästa bilden av en verksamhets faktiska storlek är antalet fordon som är anmälda i yrkesmässig trafik och kommer därför att utgå från den uppgiften i samband med tillsyn över befintliga tillståndshavare. Vid ansökan om tillstånd har företaget dock ännu inte några anmälda fordon och då får vi utgå från det antal fordon som företaget har ekonomiskt utrymme för.

Verksamhetens art

Trafiktillståndsförordningen anger endast att eventuella nya krav ska ställas i proportion till storleken på företagets verksamhet. Transportstyrelsen, och de aktörer som vi samrått med i detta uppdrag, är av uppfattningen att verksamhetens storlek inte är den enda faktor som behöver beaktas.

Eftersom transportföretagens verksamhet kan se olika ut beroende på om det är fråga om t.ex. person- eller godstransporter, fjärrtransporter, linjetrafik, beställningstrafik, lokala eller regionala transporter bedömer Transportstyrelsen att vi även behöver beakta verksamhetens art för att komma fram till ett krav som är proportionerligt. En verksamhet där fordonen i princip används dygnets alla 24 timmar har helt andra behov av parkeringsplatser än en verksamhet där fordonen enbart används för lokala transporter på dagtid.

³⁴ Skäl 17 och artikel 16 i förordning (EU) 2020/1055 om ändring i förordning (EG) nr 1071/2009.

³⁵ Enligt artikel 7 i tillståndsförordningen krävs det 9 000 euro för det första motorfordonet som används och 5 000 euro för varje ytterligare motorfordon eller fordonskombination som används.

Vi har övervägt att ställa krav på att företagen ska förfoga över ett visst antal parkeringsplatser per fordon som de har i verksamheten. Det skulle möjligen gå att argumentera för att en parkeringsplats per fordon är ett rimligt krav; någon gång under en arbetsvecka kommer de allra flesta företag att behöva parkera sina fordon. Ett sådant krav skulle vara enkelt att kontrollera och det skulle vara tydligt för dem som ska uppfylla det. Vi anser dock att variationen som finns inom transportbranschen, både vad gäller verksamhetens olika art och storlek, motiverar ett krav som tar hänsyn till olikheterna och ger utrymme för olika bedömningar.

Transportstyrelsen bedömer att det är möjligt att även beakta verksamhetens art inom den ram trafiktillståndsförordningen ger eftersom proportionaliteten i kravet ökar. Däremot vore det inte förenligt med förordningens krav att ha färre faktorer för proportionalitet, dvs. att inte ta hänsyn till verksamhetens storlek.

Mot denna bakgrund anser Transportstyrelsen att det inte är rimligt att ställa ett specifikt krav på hur många parkeringsplatser det ska finnas i förhållande till antalet fordon i verksamheten. Det är lättare att nå en proportionerlig bestämmelse, även om tydligheten blir lidande, genom att inte ställa ett specifikt krav på antal parkeringsplatser. Detta eftersom ett sådant krav inte på något sätt skulle ta hänsyn till verksamhetens behov. Ett proportionerligt krav ger däremot utrymme för branschens olikheter och gör det möjligt för de företag som anser att de inte har behov av en parkeringsplats per anmält fordon att motivera varför så är fallet. Ett sådant krav ger också Transportstyrelsen en möjlighet att göra en individuell bedömning i det enskilda ärendet istället för att endast vara hänvisade till ett i förhand reglerat antal parkeringsplatser.

Sammanfattningsvis innebär kravet på verksamhetsanknuten infrastruktur att företag, på begäran från Transportstyrelsen, ska lämna in underlag som visar hur många parkeringsplatser de förfogar över. Om företaget har färre parkeringsplatser än antal anmälda fordon ska de ges möjlighet att motivera varför, t.ex. att fordonet körs i skift och att företagets proportionella behov av parkeringsplats därför är lägre. Denna möjlighet kan vara särskilt användbar i de fall där Transportstyrelsen misstänker att ett företag kan vara ett brevlådeföretag.

6.3 Att inte införa några ytterligare krav

Förslag

Transportstyrelsen bedömer att det inte ska införas krav på verksamhetsanknuten infrastruktur, inklusive kontor som är öppet under kontorstid, enligt artikel 5.2 b i trafiktillståndsförordningen.

I skäl 8 till ändringsförordning (EU) 2020/1055 nämns att trafiktillståndsförordningen medgav medlemsstaterna att ställa ytterligare krav på nationell nivå, varav det vanligaste var att ha krav på parkeringsplatser tillgängliga i etableringsmedlemsstaten. Vidare nämns att dessa krav, som inte har tillämpats på samma sätt, dock inte har varit tillräckliga för att säkerställa en verklig koppling till etableringsmedlemsstaten i syfte att effektivt bekämpa brev-lådeföretag. Genom ändringsförordningen har det därför införts ytterligare harmonisering och skärpning av etableringskraven.

Redan i skälen till ändringsförordningen har parlamentet och rådet därmed uppgett att krav på parkeringsplatser inte har varit tillräckliga. Det har också visat sig att kraven tillämpats på olika sätt.

Den internationella utblicken visar att endast Nederländerna, Polen och Slovenien har infört etableringskrav enligt artikel 5.2. Att i Sverige införa ytterligare krav kommer därför inte att bidra till en ökad harmonisering.

Transportstyrelsen är benägen att instämma med de länder (Estland, Irland och Lettland) som uppgett att kraven på etablering enligt artikel 5.1, som skärpts i och med mobilitetspaketet, är tillräckliga. Vi instämmer även med det ifrågasättande som Tjeckien uppgett om inkonsekvensen av att å ena sidan driva på digitalisering och å andra sidan kräva ett kontor med öppettider.

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag³⁶ att analysera och följa upp mobilitetspaketets genomförande i Sverige. Vi har för avsikt att analysera och följa upp de skärpta etableringskrav som införts i artikel 5.1 i trafiktillståndsförordningen. Vi anser att det är rimligt att invänta uppföljningen av dessa krav, som trädde i kraft den 21 februari 2022, innan Sverige inför ytterligare krav.

Mot denna bakgrund föreslår Transportstyrelsen att det inte ska införas krav i Sverige enligt artikel 5.2 b i trafiktillståndsförordningen, i vart fall inte i nuläget.

Om ett krav ändå ska införas föreslår Transportstyrelsen, i andra hand, att det ska införas krav på att den som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik ska förfoga över verksamhetsanknuten infrastruktur i

³⁶ Regeringsbeslut 2022-03-17. I2022/00693.

form av ett antal parkeringsplatser i proportion till verksamhetens art och storlek. Se avsnitt 6.2.2. Det kravet bedöms ge minst negativ påverkan på den övervägande delen av tillståndshavarna som de facto har en faktisk och fast etablering och kravet skulle kunna bidra till att motverka brevlådeföretag.

Transportstyrelsen har ovan analyserat och redogjort för varför vi bedömer att det inte ska införas krav på kvalificerad administrativ personal eller att den trafikansvarige kan nås under kontorstid enligt artikel 5.2 a, se avsnitt 6.1, och inte heller krav på kontor som är öppet under kontorstid enligt artikel 5.2 b, se avsnitt 6.2.3.

7 Konsekvenser

7.1 Vad är problemet?

Det finns transportföretag som vid en första granskning ser ut att uppfylla etableringskraven enligt trafiktillståndsförordningen, men som vid en mer utförlig utredning visar sig ha merparten av sin verksamhet i en annan stat. Det handlar om företag som uppger att de är etablerade i Sverige men vars enda verksamhet i landet är de transporter som de utför här. Förekomsten av sådana företag är ett problem eftersom de kan skaffa sig olika konkurrensfördelar, t.ex. genom att de får intäkter från transportverksamheten i Sverige men har inga eller låga kostnader i landet. De har ingen fysisk närvaro i Sverige i form av egna lokaler eller andra fasta anläggningar och deras personal är oftast anställd i ett annat land, vanligtvis ett låglöneland. Det handlar om ett företagsupplägg som bidrar till att snedvrider konkurrensen på den svenska transportmarknaden.

7.2 Vad är syftet med förslaget?

Syftet med förslaget är att Transportstyrelsen ska få ytterligare ett sätt att kontrollera att kravet på etablering uppfylls, såväl av den som ansöker om tillstånd för yrkesmässig trafik som av de befintliga tillståndshavarna. Förslaget innebär också att vi får ytterligare en rättslig grund att ifrågasätta ett företags etablering. En sådan grund kan vara en del i motiveringen till ett avslag på en ansökan om yrkestrafiktillstånd eller ett beslut om återkallelse av sådant tillstånd.

7.3 Vad finns det för alternativa lösningar?

Alternativ 1 – Transportstyrelsens förslag

Den som ansöker om eller har yrkestrafiktillstånd ska förfoga över ett antal parkeringsplatser som står i proportion till verksamhetens art och storlek. Företaget ska kunna uppvisa dokumentation som styrker att så är fallet.

Alternativ 2

Den som ansöker om yrkestrafiktillstånd ska förfoga över lika många parkeringsplatser som det antal fordon företaget i sin ansökan begär utrymme för. Den som redan har yrkestrafiktillstånd ska förfoga över lika många parkeringsplatser som det antal fordon som är anmälda i yrkesmässig trafik. För båda fallen gäller att företaget ska kunna uppvisa dokumentation som styrker att så är fallet.

7.4 Vad blir effekten om någon reglering inte kommer till stånd?

Om någon reglering inte kommer till stånd kommer Sverige ändå att tillämpa de etableringskrav som framgår av artikel 5.1 i trafiktillståndsförordningen. Flera av dessa krav började tillämpas så nyligen som den 21 februari 2022 och någon uppföljning av vilka effekter de inneburit för den svenska transportmarknaden har ännu inte genomförts, även om ett sådant utredningsuppdrag har påbörjats. Därför är Transportstyrelsens förslag att i första hand avvakta utfallet av den utredningen för att i ett senare skede ta ställning till om ytterligare krav enligt artikel 5.2 i nämnda förordning behövs.

Om några krav enligt artikel 5.2 inte införs kommer det inte att vara möjligt för Transportstyrelsen att avslå en ansökan om yrkestrafiktillstånd eller att ifrågasätta en tillståndshavares etablering med motiveringen att det inte finns tillräckligt många parkeringsplatser för verksamhetens fordon. Det finns dock ett flertal andra krav i artikel 5.1 som utgör skäl att ifrågasätta ett företags etablering och som vi kan använda redan idag.

7.5 Vilka är berörda?

De som berörs av förslaget är företag som ansöker om eller har tillstånd att bedriva yrkesmässiga gods- eller persontransporter på väg i Sverige.

Transportstyrelsen som tillstånds- och tillsynsmyndighet berörs.

Vi har inte identifierat några andra aktörer som berörs av förslaget.

7.5.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Det finns 16 540 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässiga godstransporter på väg i Sverige.³⁷ Av godsföretagen bedrivs 63 procent som aktieföretag och 33 procent är enskilda näringsidkare.³⁸ Av företagen är 49 procent enmansföretag och 32 procent har en till fyra anställda. Det är 0,5 procent av företagen som har 100 anställda eller fler.³⁹ Det genomsnittliga antalet fordon som ett godsföretag använder i sin verksamhet är 5,3 fordon per tillstånd (lätta och tunga fordon).⁴⁰

³⁷ Transportstyrelsen, vägtrafikregistret. 2022-10-03.

³⁸ Bisnode InfoTorg. 2022-10-13.

³⁹ SCB:s Företagsdatabas. 2022-10-13.

⁴⁰ Transportstyrelsen, vägtrafikregistret. 2022-10-03.

Det finns 617 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässiga persontransporter på väg i Sverige.⁴¹ Av bussföretagen bedrivs 58 procent som aktieföretag och 38 procent är enskilda näringsidkare.⁴² Av företagen är 54 procent enmansföretag och 21 procent har en till fyra anställda. Tre procent av företagen har 100 anställda eller fler.⁴³ Det genomsnittliga antalet fordon som ett bussföretag använder i sin verksamhet är 24,2 fordon per tillstånd.⁴⁴

7.5.2 Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Regleringen innebär att företagen, på Transportstyrelsens begäran, ska kunna visa handlingar som styrker hur många parkeringsplatser de förfogar över för sina fordon. Exempel på sådana handlingar kan vara bygglovshandlingar, fastighetskartor, fotografier, detaljplan eller liknande som visar företagets egen mark där parkeringsplatserna finns. Det kan även vara aktuellt med hyresavtal om företaget hyr in sig hos någon annan markägare eller har avtal med en lastbilscentral där fordonen parkeras.

I de flesta fall handlar det om handlingar som företaget redan har och därför bedöms det vara en enkel åtgärd att ta kopior på handlingarna och skicka in dem till Transportstyrelsen. Tidsåtgången för denna åtgärd borde vara marginell, på sin höjd en halvtimme per tillfälle per företag. Om företaget däremot behöver begära ut bygglovshandlingar eller liknande från kommunen eller Lantmäteriet kan det ta lite längre tid att få tag på handlingarna. Tidsåtgången för denna åtgärd bedömer vi till högst 2–3 timmar.

Vad gäller kostnader för relevanta handlingar erbjuder många kommuner åtkomst till ritningsarkiv och byggnadslovshandlingar utan kostnad, men för att få ta del av äldre handlingar eller handlingar i pappersform kan företaget behöva betala en administrativ kostnad.⁴⁵

Företagen kan utöver specifika fastighetshandlingar även behöva motivera varför de anser att det antal parkeringsplatser de förfogar över är tillräckligt. Det kan vara särskilt relevant om företaget har få parkeringsplatser i förhållande till hur många fordon de anmält i yrkesmässig trafik. I sådana fall behöver företaget även skicka in en skriftlig redogörelse till Transportstyrelsen. En sådan redogörelse bör dock kunna hållas enkel och

⁴¹ Transportstyrelsen, vägtrafikregistret. 2022-10-03.

⁴² Bisnode InfoTorg. 2022-10-13.

⁴³ SCB:s Företagsdatabas. 2022-10-13.

⁴⁴ Transportstyrelsen, vägtrafikregistret. 2022-10-03.

⁴⁵ Många kommuner erbjuder digitala kopior av bygglovshandlingar gratis. Vid mer omfattande uttag av handlingar, eller om handlingarna inte finns digitalt, kan det tillkomma kostnader för arbetstid, skanning och utskrift av ritningar. Ett exempel är Malmö stad som tar ut en kostnad på 150 kronor per 15 minuter arbetstid (första 15 min är gratis), 50 kronor för skanning av ritning samt 50 kronor för 10 sidor skannade eller utskrivna textdokument. Stadsbyggnadskontorets arkiv - Malmö stad (malmo.se). 2022-09-27.

kortfattad och ska därmed inte behöva ta särskilt mycket tid i anspråk, sannolikt inte mer än en halvtimme.

Det är viktigt att poängtera att ovan nämnda handlingar bara behöver skickas in när Transportstyrelsen ser ett behov av att utreda ett företags etablering och i samband med en sådan utredning begär in handlingarna. Det är alltså inte fråga om en åtgärd som alltid ska göras av alla företag eller som ska göras återkommande eller vid upprepade tillfällen. För de företag där det är uppenbart att man redan utifrån andra faktorer uppfyller kravet på etablering i Sverige kommer det därför sannolikt aldrig att bli aktuellt att skicka in handlingarna.

Vilken person som skickar in begärda handlingar kommer att variera beroende på företagets storlek och sammansättning. Det kan vara den enskilda småföretagaren/lastbilsföraren som sköter allt själv i sitt företag men det kan också vara en administratör eller trafikansvarig i det större transportföretaget. Lönekostnaden kommer därför att variera beroende på vem som utför åtgärden. Den genomsnittliga lönen för en lastbilsförare är 29 900 kronor per månad, medan en löne- och personaladministratör i snitt tjänar 34 300 kronor per månad och en transportledare/transportsamordnare 36 000 kronor per månad.⁴⁶ Detta innebär en timkostnad som varierar mellan 187 och 225 kronor, vilket medför en administrativ kostnad av förslaget på som mest 59 250 kronor per år.⁴⁷

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte har någon påverkan på företagets tillväxt i och med att kostnaderna totalt sett är så låga.

7.5.3 Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Regleringen kan i förlängningen medföra nya kostnader för det företag som inte bedöms uppfylla kravet på ett proportionerligt antal parkeringsplatser och antingen behöver skaffa egna parkeringsplatser eller hyra platser hos någon annan. Kostnaden för nya parkeringsplatser kommer att variera stort beroende på var i landet parkeringsplatserna behövs. Det är sannolikt fråga om lägre kostnader i glesbygd och högre i storstadsregionerna.

⁴⁶ Statistiska Centralbyrån Lönestatistik. 2022-09-27.

⁴⁷ Beräkning utifrån följande uppgifter: antal företag (60 företag kommer att behöva skicka in handlingar varje år)

* företagets kostnad: (tidsåtgång: som mest 3,5 timmar * lönekostnad: 187-225 kronor/timme + övrig kostnad i form av kommunens kostnad för att lämna ut handlingar: som mest uppskattningsvis 200 kronor för en arbetsinsats på en halvtimme och utskrift av 10 dokument). Den högsta beräknade kostnaden totalt blir då 51 270 kronor utifrån lönenivån för en lastbilsförare och 59 250 kronor för en transportledare/transportsamordnare.

7.5.4 I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

För den stora majoriteten av företag kommer regleringen inte att ha någon påverkan på konkurrensförhållandena, eftersom kartläggningen av de svenska transportföretagens verksamhet visat att majoriteten av företagen redan idag har egna eller hyrda parkeringsplatser för sina fordon.⁴⁸ Det är därför rimligt att anta att företag som är faktiskt och fast etablerade i Sverige redan idag förfogar över parkeringsplatser där de kan parkera sina fordon när de inte används. På så sätt medför förslaget inga nya etableringströsklar eller andra hinder för att få tillgång till transportmarknaden.

Kravet skulle kunna ha en positiv effekt på konkurrensförhållandena genom att även brevlådeföretag måste kunna visa på en fysisk plats för parkering som de förfogar över.

Förslaget innebär att antalet parkeringsplatser ska bedömas i proportion till företagets verksamhet, vilket innebär att det är både verksamhetens art och storlek som motiverar hur många parkeringsplatser som behövs och inte enbart företagets storlek i sig. Därmed bedömer Transportstyrelsen att förslaget inte leder till att marknadsledande företag får fördelar som mindre företag inte kan få eftersom det kommer att göras en bedömning i det enskilda fallet.

7.5.5 Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Regleringen kan upplevas som en ytterligare administrativ pålaga av de företag som redan uppfyller kravet på parkeringsplatser, eftersom det kan innebära att de behöver skicka in handlingar som styrker hur många parkeringsplatser de förfogar över. Förhoppningsvis ser de flesta företagen det ändå som positivt då de företag vars etablering upplevs som tveksam kommer att kunna utredas utifrån ännu ett krav.

7.5.6 Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Vid utformningen av förslaget har vi behövt ta hänsyn till att en stor andel av transportföretagen utgörs av små företag. Med det i beaktande har Transportstyrelsen valt att inte ställa krav på att företaget ska förfoga över lika många parkeringsplatser som det antal fordon som är anmälda i yrkesmässig trafik utan kommer att göra en bedömning av proportionaliteten i

⁴⁸ På frågan om var fordonen parkeras, i kartläggningen av svenska transportföretags verksamhet, svarade de tillfrågade följande: 39 procent vid driftscentrum, 28 procent vid kontor, 19 procent på annan parkeringsplats som företaget förfogar över och 14 procent på annan plats. (Mer än ett svarsalternativ var möjligt.)

varje enskilt ärende. Detta bedömer vi är tillräckligt för att ta hänsyn till de små företagen.

7.6 Vad är de kostnadsmässiga/ekonomiska effekterna av förslaget?

Transportstyrelsen kommer att få möjlighet att kontrollera ytterligare en uppgift i ansökningsärenden och vid tillsyn. Vi hanterar ca 1 200–1 300 ansökningsärenden varje år, varav ca 20–30 i dagsläget behöver utredas av handläggare avseende etableringskravet. Därutöver tillkommer ett antal tillsynsärenden där vi kontrollerar att företag som redan har tillstånd uppfyller etableringskravet. Vi bedömer att det kan bli aktuellt att bedöma handlingar avseende parkeringsplatser i ca 20–30 sådana ärenden varje år. Totalt sett blir det alltså fråga om 40–60 ärenden per år.

Handläggningstiden kan bli något längre i de fall där vi bedömer att det behövs uppgifter om parkeringsplatser, särskilt när vi behöver begära in kompletterande uppgifter. Vi kommer att behöva genomföra en utbildningsinsats för de utredare som ska handlägga dessa ärenden. Vi kommer även att behöva uppdatera informationen på webben med de nya kraven. Samtliga av Transportstyrelsens kostnader bedöms kunna tas inom befintliga budgetramar.

Förslaget kan ses som ett ytterligare sätt att ifrågasätta etableringen hos transportföretag där det är uppenbart att företaget är ett brevlådeföretag. Genom att avslå ansökan eller återkalla yrkestrafiktillstånd för sådana företag kan vi bidra till att de företag som har svenska yrkestrafiktillstånd faktiskt bedriver hela sin verksamhet i Sverige och bidrar till skatteintäkterna precis som alla andra företag som verkar här.

7.7 Vad får förslaget för andra konsekvenser?

Förslaget kan bidra till att fordon som används i yrkestrafik i större utsträckning parkeras på parkeringsplatser som är mer ändamålsenliga för parkering. Detta skulle kunna ha en positiv påverkan i form av lägre bullernivåer i bebyggda områden samt en minskning av sådana föroreningar i mark och vattendrag som uppstår när fordon parkeras på platser som inte är avsedda för det ändamålet. Denna konsekvens bedöms dock vara marginell.

Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte har någon påverkan på företagens innovations- och omställningsförmåga.

7.8 Överensstämmer förslaget med EU-rätten?

Förslaget överensstämmer med EU-rätten i och med att det är valfritt för medlemsstaterna att införa bestämmelserna som framgår av artikel 5.2 i trafiktillståndsförordningen.

7.9 Vad behöver beaktas i fråga om tidpunkt för ikraftträdande?

Det finns inga särskilda behov som styr när förslaget kan träda ikraft. Transportstyrelsen behöver anpassa sina handläggningsrutiner och genomföra en mindre utbildningsinsats, men detta är inget som påverkar tidpunkten för ikraftträdande.

7.10 Finns det behov av speciella informationsinsatser?

Medlemsstaterna ska överlämna texten till de bestämmelser i lagar och andra författningar i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av trafikillståndsförordningen senast 30 dagar efter att de antagits.⁴⁹

För övrigt finns det inte något behov av speciella informationsinsatser, utan det är tillräckligt att informera transportföretagen via Transportstyrelsens webb och ha riktad information till de företag som blir föremål för en utredning avseende sin etablering.

⁴⁹ Artikel 28 förordning (EG) nr 1071/2009.

8 Författningskommentar

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

2 kap. 7 §

Paragrafen är ny och genomför nationellt artikel 5.2 b i trafiktillståndsförordningen. Den innebär att det ställs krav på företag att förfoga över verksamhetsanknuten infrastruktur i form av ett antal parkeringsplatser. Bestämmelsen är avsedd att öka graden av etablering i Sverige hos företag med svenskt yrkestrafiktillstånd. Av paragrafen framgår att kravet avser både tillståndssökande och tillståndshavare. Med parkeringsplats avses den plats där fordonet vanligtvis ställs efter utförd transport.

De omständigheter som ska beaktas vid proportionalitetsbedömningen är verksamhetsspecifika. Kravet ska visserligen uppfyllas men hur det görs kan variera från fall till fall. Verksamhetens storlek påvisas exempelvis av vilket antal fordon bolaget har anmällda i yrkesmässig trafik. Företagets behov av parkeringsplatser kan dock variera beroende på hur fordonen nyttjas utifrån verksamhetens art. Företag som utför verksamhet av den art där samtliga fordon inte kräver en parkeringsplats har ett därför ett lägre krav på antal parkeringsplatser för att uppfylla etableringskravet. Det ska med andra ord finnas en rimlig balans mellan verksamhetens storlek och art och kravet på antal parkeringsplatser som företaget ska förfoga över.

Bilaga

Point. Undersökning angående tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.
Rapport, juni 2022.