

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

john.woxstrom@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

anneli.giorgi@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER PROMEMORIAN GENOMFÖRANDET AV MOBILITETSPAKETET

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att det även fortsättningsvis ska vara tillståndskrav för lätta fordon
- Sveriges Åkeriföretag avstyrker att tillståndskravet inte ska tillämpas på företag som bedriver transporter med sällskapsdjur

- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att det inte ska införas de särskilda krav på etablering som den nya artikel 5.2 i förordning 1071/2009 möjliggör
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att de högre krav vid användning av utlandsregistrerade fordon fullt ut införas så som föreslås i promemorian
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att det av ett beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässiga transporter ska framgå vem som har prövats för tillståndet
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att det även fortsättningsvis ska vara samma krav på ett transportföretags kapital och reserver som idag
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är av synnerlig vikt att det vid prövningen av ett transportföretags goda anseende, och den krets av personer som ingår i prövningen, denna inte omöjliggör för mindre transportföretag, som typiskt sett är familjeföretag, att familjen kan behålla verksamheten inom familjen även om en enskild person i prövningskretsen har förlorat sitt goda anseende
- Sveriges Åkeriföretag anser att automatiska processer bör utvecklas för att få uppgift om antalet anställda samt hur många som är förare
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att en tillsynsstrategi tas fram av Transportstyrelsen för kontroll av cabotage men att branschorganisationer och andra intressenter ska få delta i den processen för ökad transparens
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att möjligheten enligt den nya artikel 10.7 i förordning 1072/2009 om att tillämpa cabotagebestämmelserna på vägdelen av en kombinerad transport ska genomföras i Sverige

- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker i huvudsak promemorians förslag om utstationering dock att det i stället för det som anses vara huvudförslaget, alternativförslaget genomförs för koncernfallen och uthyrningsfallen av personal

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av promemoria med författningsförslag. Kommentererna och synpunkterna kommer att följa den numrering av avsnitt som finns i promemorian. Saknas det kommentarer för avsnitt så innebär det generellt att Sveriges Åkeriföretag inte har något att erinra.

Avsnitt 3.2.1 Tillståndskrav även fortsättningsvis för lätta fordon

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att det även fortsättningsvis ska vara tillståndskrav för lätta fordon enligt samma principer som idag med krav på yrkeskunnande, kapital, gott anseende och etablering.

Avsnitt 3.2.2 Undantag för vissa transporter av sällskapsdjur

Sveriges Åkeriföretag avstyrker att tillståndskravet inte ska tillämpas på företag som bedriver transporter med sällskapsdjur så som föreslås i detta avsnitt. Det finns ingen anledning att undanta dessa djurtransporter från krav på tillstånd. Principen bör vara att yrkesmässiga transporter ska omfattas av tillståndskrav för att på så sätt säkra att reglerna om yrkesmässig trafik följs. Bestämmelserna om gott anseende i förordning 1071/2009 artikel 6 första stycket b) nämner särskilt att den trafikansvarige och transportföretaget inte får ha ådragit sig fällande domar eller sanktioner för allvarliga överträdelser av gemenskapsreglerna, särskilt för bland annat djurtransporter, se x).

Vidare framgår det av förordning 1071/2009 bilaga 1 avsnitt G 10 ett kunskapskrav för tillstånd när det gäller att i sin verksamhet att kunna införa förfaranden för iakttagande av föreskrifter om transport av levande djur.

Villkoren för att kunna utnyttja det föreslagna undantaget är dessutom så restriktiva att man kan undra vilken verksamhet som ens är intresserad av att utnyttja undantaget. Dessutom nämner förordning 1071/2009 att den gäller ”motorfordon”, nu föreslås det att införas specifika fordonsslag och en specifik vikt vilket är främmande enligt de nuvarande bestämmelserna om tillstånd till yrkesmässig trafik. Sveriges Åkeriföretag anser att olika viktgränser inte är till fördel för bestämmelserna om yrkesmässig trafik.

Avsnitt 3.3.1 Villkor om etablering som går utöver kraven

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att det inte ska införas de särskilda krav på etablering som den nya artikel 5.2 i förordning 1071/2009 möjliggör, till exempel på att ha ett kontor som kan nås under vanlig kontorstid. Så som promemorian tydligt beskriver är åkeribranschen en småföretagarbransch och det vore därför orimligt att införa dessa krav. Större transportföretag uppfyller dessa krav av rent praktiska skäl.

Avsnitt 3.3.2 Högre krav vid användning av utlandsregistrerade fordon

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att de högre krav vid användning av utlandsregistrerade fordon fullt ut införas så som promemorian föreslår att 4 kap. yrkestrafikförordningen ändras.

Avsnitt 3.4 Kravet på gott anseende

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att det av ett beslut om tillstånd att bedriva yrkesmässiga transporter ska framgå vem som har prövats för tillståndet så som promemorian föreslår.

Avsnitt 3.5 Kravet på ekonomiska resurser

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att det även fortsättningsvis ska vara samma krav på ett transportföretags kapital och reserver som idag.

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att viljan och förmågan att fullgöra sina skyldigheter till det allmänna ska vara en del av prövningen av de ekonomiska resurserna och inte en del av prövningen av det goda anseendet.

När det gäller prövningskretsen vill Sveriges Åkeriföretag framföra att det är av synnerlig vikt att det vid till exempel prövningen av ett transportföretags goda anseende, och den krets av personer som ingår i prövningen, denna inte omöjliggör för mindre transportföretag, som typiskt sett är familjeföretag, att familjen kan behålla verksamheten inom familjen även om en enskild person i prövningskretsen har förlorat sitt goda anseende. Hänvisningen som görs i 2 kap. 2 § i yrkestrafiklagen till konkurslagens definition av närstående innebär en extremt vid krets av personer som gör att många familjeföretag får svårt att kunna behålla sitt företag. Sveriges Åkeriföretag är medveten om att det nu saknas beredningsunderlag för att ändra denna hänvisning. Sveriges Åkeriföretag önskar därför hemställa om att regeringen tar initiativ till en översyn av denna hänvisning till konkurslagens närståendebegrepp.

Avsnitt 3.6 Kravet på yrkeskunnande

Sveriges Åkeriföretag instämmer fullt ut i promemorians slutsatser.

Avsnitt 3.7 Villkor för att bedriva yrkesmässig trafik

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot promemorians förslag.

Avsnitt 3.8 Olämplighetstid och prov

Sveriges Åkeriföretag motsätter sig förslaget om olämplighetstid men instämmer i ett krav på yrkeskunnandeprov för att återupprätta det goda anseendet.

Sveriges Åkeriföretag anser att den olämplighetstid som nu föreskrivs i 4 kap. 2 § yrkestrafiklagen, nämligen 3-5 år, innebär ett nära nog näringsförbud.

Bestämmelserna i artikel 14 i förordning 1071/2009 innebär däremot att det införs ett förbud mot att inom ett år efter förlusten av den *trafikansvariges* goda anseende återupprätta det. Här finns en välavvägd olämplighetstid som även den bör gälla i Sverige. Dessutom ställer artikel 14, för att återupprätta det goda anseendet, krav på att den personen ska avlägga examensprovet med godkänt resultat enligt del 1 i bilaga 1 till förordning 1071/2009. Detta instämmer Sveriges Åkeriföretag till. Sveriges Åkeriföretag ser inte heller behovet av att göra själva utbildningen obligatorisk.

Sveriges Åkeriföretag instämmer i att Transportstyrelsen, vid avslag på ansökan om tillstånd, ska få underlåta att meddela en olämplighetstid.

Avsnitt 3.9 Tillsyn

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot förslagen i detta avsnitt. Frågan blir däremot om det inte finns något annat sätt för Transportstyrelsen att genom en automatisk process få uppgift om antalet anställda samt hur många som är förare.

Avsnitt 4.2 Kontroll av cabotagetransporter

Det införs i artikel 8 i förordning 1072/2009 en ny punkt, 2a, om att ett transportföretag inte får utföra cabotagetransporter med samma fordon, eller om det är fordonståg, med dess motorfordon, i samma medlemsstat inom fyra dagar från det att den sista cabotagetransporten i den medlemsstaten har utförts. Detta innebär alltså en karensperiod om fyra dagar. Dagar räknas som kalenderdagar. Sveriges Åkeriföretag anser att Sveriges regering, vid samtal inom rådet för att diskutera tolkningar av bestämmelserna, ska framföra att det är just fyra hela kalenderdagar som måste vara ”rena” och fria från cabotagetransporter. Det viktiga är då att definiera dessa dagar. Om exempelvis den sista cabotagetransporten i Sverige utförs och helt avslutas den 12 april 2022, så är den första dagen i karensperioden den 13 april 2022 och den sista karensdagen är den 16 april 2022. Det innebär att det är först under den 17 april 2022 som fordonet som tidigast får lov att på nytt börja utföra cabotage i Sverige. Då har fyra hela kalenderdagar förflutit. Det får inte vara så att det ska anses att den första

karensdagen av de fyra karensdagarna är den 12 april, alltså samma dag som den sista cabotagettransporten utförs och helt avslutas. Skulle det vara så att det sista skulle bli tolkningsalternativet, så går en hel karensdag förlorad och det fordonet skulle kunna komma tillbaka till Sverige och börja utföra nya cabotageuppdrag redan den 16 april. Detta är egentligen samma tolkningsproblematik som finns för att bestämma sjudagarsperioden *inom* vilken cabotage som huvudregel får utföras. Det är när den inkommande internationella transporten har avslutats som den perioden ska anses börja, avslutas den inkommande internationella transporten den 11 april 2022, så är detta även den första dagen då det blir tillåtet att börja utföra cabotage eftersom transportören omedelbart då får börja utföra cabotagetransporter, sjudagarsperioden får inte börja räknas först från den 12 april 2022 så att den sista dagen i så fall skulle vara 18 april. Då skulle det i så fall innebära att sjudagarsperioden är längre än *inom* sju dagar, och bestämmelserna talar tydligt om att det ska vara tillåtet med cabotage inom sju dagar. Detta är viktigt att definiera på ett tydligt sätt så att kontrollen av cabotage förenklas i en tillsynsstrategi. Det är även viktigt att i en tillsynsstrategi tydliggöra vad som är det tillåtna fordonet, särskilt med utgångspunkt i artikel 2.1 i förordningen 1072/2009 av vad som definieras som ”fordon” och att det finns två typer av fordon, detta i ljuset av att artikel 8 talar om att det är med samma fordon som transportören får lov att utföra cabotage och alltså inte med något annat fordon. Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt för ökad transparens att branschorganisationer och andra intressenter får delta vid arbetet med att ta fram en tillsynsstrategi.

Avsnitt 4.4 Kombinerade transporter

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att möjligheten enligt den nya artikel 10.7 i förordning 1072/2009 om att tillämpa cabotagebestämmelserna på vägdelen av en kombinerad transport, när ett transportföretag etablerat inom EU/EES utför denna vägtransport, ska införas i Sverige så som promemorian föreslår.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker även att bestämmelserna om kombinerade transporter samlas i 3 kap. yrkestrafikförordningen.

Avsnitt 7 Utstationering inom vägtransportsektorn

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker i huvudsak promemorians förslag. Dock anser Sveriges Åkeriföretag att det i stället för det som anses vara huvudförslaget, att alternativförslaget genomförs för koncernfallen och uthyrningsfallen av personal. Bestämmelserna om utstationering tar sikte på att förare ska ha skäliga lönevillkor och anställningsvillkor. För förare som används inom koncerner och förare som är uthyrda, är det viktigt att dessa tillförsäkras löne- och anställningsvillkor i paritet med kollektivavtal. Man kan även spekulera i om dessa förare får en ännu närmare koppling till Sverige vilket gör det ännu viktigare att deras villkor är rimliga och likställda med svenska förares motsvarande villkor i Sverige.

Oavsett så är kontrollmöjligheterna begränsade. När det gäller lex specialis och tjänsteavtalsfallet, synes det enda verkliga kontrolltillfället vara vid vägkontroller, och då att kontrollera den rent administrativa åtgärden att ha lämnat in en utstationeringsdeklaration, inte direkt att föraren har rätt löne- och andra anställningsvillkor. Sveriges Åkeriföretag anser att det är av synnerlig vikt att noga följa utvecklingen när det gäller samarbetet med andra länders myndigheter och deras kontroller samt att tillhandahålla material från sitt eget hemland av att de i det landet etablerade transportföretagen har utbetalat rätt lön och ersättningar till förare som utför transporter i Sverige och som har omfattats av utstationeringsbestämmelserna. Här måste Arbetsmiljöverket snabbt informera regeringen om problem eller tröghet i informationsutbytet skulle förekomma. Detta ska absolut inte ses som ett misstroende till arbetstagarorganisationernas ambitioner när det gäller kontrollen, men vi måste konstatera att det är lättare att göra kontroller vid en fast arbetsplats än vid en rörlig arbetsplats.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker möjligheten att ta ut ett förskott på sanktionsavgift om utstationeringsdeklaration inte kan visas upp vid kontrollen samt att möjligheterna ska finnas för hindrande av fortsatt färd.

Då det är osäkert hur bestämmelserna kommer att genomföras och tolkas i andra EU/EES-medlemsstater är en beredskap nödvändig för att, om det visar sig att transportföretag är kreativa när det gäller att kringgå bestämmelserna och deras syfte, snabbt kunna justera bestämmelserna nationellt.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Infrastrukturdepartementets förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef