

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

john.woxstrom@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

annica.liljedahl@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV ÄNDRINGAR I VÄGTRAFIKDATAFÖRORDNINGEN (2019:382) OCH FÖRORDNING (2019:383) OM FORDONS REGISTRERING OCH ANVÄNDNING

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

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att de ytterligare uppgifter som anges i avsnitt 3.2 – 3.4 ska få registreras i vägtrafikregistret enligt förslaget
- Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att uppgifter, enligt avsnitt 3.5.2, om överträdelser enligt AETR ska registreras i vägtrafikregistret
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att gallringsfristen ska räknas så som föreslås i promemorian, sidan 51 överst

- Sveriges Åkeriföretag anser att frågan om att lägga in uppgifter om överträdelser av vägarbetstidslagen i vägtrafikregistret behöver utredas ytterligare
- Sveriges Åkeriföretag anser att även Tullverket, enligt förslaget till 4 kap. 1 § 1 p. b), ska få göra sökningar på del av registreringsnumret
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget om möjligheten att få ha en extra registreringsskylt på fordonet

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.

Närmare om förslaget om att vissa ytterligare uppgifter om fordon ska registreras i vägtrafikregistret, avsnitt 3.2 - 3.4

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att de ytterligare uppgifter som anges i avsnitt 3.2 – 3.4 ska få registreras i vägtrafikregistret enligt förslaget.

Närmare om förslaget om att vissa ytterligare uppgifter om tillsyn ska registreras i vägtrafikregistret, avsnitt 3.5

Sveriges Åkeriföretag har inte något att erinra mot att möjligheten, enligt avsnitt 3.5.1, att skapa möjligheten att lägga in en särskild postadress i vägtrafikregistret.

Sveriges Åkeriföretag motsätter sig att uppgifter, enligt avsnitt 3.5.2, om överträdelser enligt AETR ska registreras i vägtrafikregistret.

Som promemorian anför, sidan 50, så tillämpas inte ett riskvärde enligt AETR-konventionen. Skälet som framförs i promemorian, att Transportstyrelsen vill ha en helhetsbild, är inte ett godtagbart skäl för att registrera dessa ytterligare uppgifter, till exempel så som registreringsnumren för AETR-fordon, i vägtrafikregistret. Detta går klart utöver kraven i AETR och bör därför inte registreras.

När det gäller AETR-transporter så motsätter sig alltså Sveriges Åkeriföretag att belastningsuppgifter registreras.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att gallringsfristen ska räknas så som föreslås i promemorian, sidan 51 överst.

I avsnitt 3.5.3 sägas att uppgifter om överträdelser av vägarbetstidslagen ska kunna läggas in i vägtrafikregistret. Men detta är inte ett helt okomplicerat förhållande. Det är riktigt att lagen pekar på Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet. Samtidigt är detta en arbetsrättslig lagstiftning som innebär att

om det finns kollektivavtal på arbetsplatsen, så är det parterna (och särskilt den fackliga organisationen) som utövar tillsyn över lagen. Se domen 2019-09-25 i förvaltningsrätten i Falun, mål 2412-18. Transportstyrelsen överklagade inte denna dom. Det är därför mycket osäkert hur uppgifter om överträdelser ska kunna erhållas och föras in i vägtrafikregistret. Det är dock så att det finns vissa bestämmelser i lagen som inte är dispositiva, till exempel om att det ska föras ett register över arbetstid. Det innebär att det endast är i de få fallen som det i praktiken är Transportstyrelsen som är tillsynsmyndighet, och det är då endast för dessa få fall som det kan bli aktuellt att föra in överträdelser i vägtrafikregistret. Denna fråga måste utredas ytterligare innan den blir föremål för lagstiftning. Möjligtvis har Transportstyrelsen författat som hemställan innan den ovan nämnda domen, och därför har dess innehåll inte beaktats.

Närmare om övrigt innehåll i förslaget till sökbegrepp och direktåtkomst, avsnitt 3.6

Sveriges Åkeriföretag har inte något att erinra mot förslagen till att utöka sökbegreppen och ge direktåtkomst. I förslaget till 4 kap. 1 § i vägtrafikdataförordningen anser dock Sveriges Åkeriföretag att även Tullverket, enligt förslaget till 4 kap. 1 § 1 p. b), ska få göra sökningar på del av registreringsnumret. Tullverket kommer snart att få en befogenhet att kontrollera fordon på väg ut ur Sverige, och det kan då underlätta i deras brottsbekämpande och lagförande verksamhet.

Sveriges Åkeriföretag anser att det som framförs i sista stycket till avsnitt 3.6.2.5 behöver utredas ytterligare, se Sveriges Åkeriföretags synpunkter vad avser vägarbetstidslagen ovan under avsnitt 3.5.3.

Närmare om förslaget om tillgång till uppgift om riskvärde, avsnitt 3.7

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att Skatteverket kan få direktåtkomst till riskvärderingssystemet om syftet därigenom innebär att verket då kan göra just kontrollerna utifrån perspektivet att beivra osund konkurrens genom att åkeriföretag, utan att ha godtagbara skäl, till att till exempel har onormalt låga lönesummor i förhållande till antalet kontrollerade förars kör- och vilotidsuppgifter.

Närmare om förslaget till en extra registreringsskylt, avsnitt 4

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget om möjligheten att få ha en extra registreringsskylt på fordonet. Observera att det bör regleras, om det är den extra registreringsskylten som kommer att vara placerad längst bak på fordonet, huruvida denna extra registreringsskylt ska vara belyst eller inte.

Övrigt

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

Ulric Långberg
Branschchef