

Remissvar

Kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider
2021-02-26

Infrastrukturdepartementet I2021/00001
Småföretagarnas Riksförbund

Småföretagarnas Riksförbund har tagit del av Promemoria: *Kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider* och inlämnar här synpunkter på presenterat förslag

Småföretagarnas Riksförbund är ett förbund av småföretagare för småföretagare och har som syfte att påverka politiska beslut för att göra det enkelt, tryggt och lönsamt att driva företag.

Småföretagarnas Riksförbund representerar mer än 30 000 mindre företag, främst s.k. mikroföretag med mindre än 10 anställda. Förbundets näringspolitiska program inrymmer förslag på vad som behöver förändras och förbättras för att stärka företagsklimatet för mikro- och småföretag på ett nationellt plan.

Sammanfattning och generell uppfattning.

SFR har valt att endast kommentera det vi uppfattar som huvudfrågan i remissen. Utöver det så väljer vi att lyfta in några ytterligare aspekter som SFR uppfattar påverka i hög grad för transportnäringen.

Ändringarna kompletterar förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, som ändrats genom förordning (EU) 2020/1054.

De bestämmelser som föreslås avser framför allt ansvar för förare och transportföretag vid överträdelser av de nya regler om kör- och vilotider som införts på EU-nivå. Vidare föreslås att det ska bli möjligt att påföra utländska transportföretag sanktionsavgifter vid överträdelser genom att det införs bestämmelser om att polisman och bilinspektör ska besluta om förskott för sådana avgifter vid en vägkontroll.

Vi anser det angeläget att snarast införa straff- och sanktionsbestämmelser för överträdelser av de nya bestämmelserna som det beslutats om genom förordning (EU) 2020/1054 och om ett transportföretag som ska påföras sanktionsavgift inte har hemvist i Sverige, ska en polisman eller bilinspektör vid väg-kontrollen kunna besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Vi vill bifoga två reflektioner där vi upplever att artikel 19.1 i förordning (EG) 561/2006 i lydelse enligt förordning (EU) 2020/1054 gör en tydlig hänvisning till bilaga III i direktiv 2006/22/EG, kontrolldirektivet. Frågan är då hur tillåtet det är för medlemsstaterna att

konstruera egna nationella överträdelser som inte är i enlighet med bilaga III? SFR emotsätter sig detta och anser det fel.

Vidare ser vi att artikel 41 i förordning (EU) 165/2014 också gör en tydlig hänvisning till kontrolldirektivet, 2006/22/EG. Även här blir då frågan hur tillåtet det är för medlemsstaterna att konstruera egna nationella överträdelser som inte respekterar den kategoriindelning som finns i direktiv 2006/22/EG? Likväl här emotsätter sig SFR detta. Sverige har tidigare konstruerat och infört egna överträdelser i vissa fall med dåliga resultat. Ett exempel i nutid är *otillåten urtagning av förarkort* som för många är obegripligt och svårtolkat.

Vi anser det angeläget att straffbestämmelser införs för de nya bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare enligt förordning 2020/1054.

Kommissionen har fått mandat att genom delegerade akter kunna ändra vissa bestämmelser, så som bilaga III till kontrolldirektivet, se förordning (EG) 1057/2020, skäl 37 och artikel 2.9 om ny punkt 3 i artikel 9.

Om en sådan delegerad akt är nära förestående, så anser vi att det är bättre att vänta in Kommissionen och deras ändringsakt, än att nationellt försöka formulera egna straffbestämmelser.

Vi vill även peka på risken att förare som mottar medel före avresa från sitt ursprungsland, avsedda för tex. bränsle, vägavgifter och även lön, blir den som får betala från denna pott eller få lönereduceringar som följd. Om så sker går det i stark kontrast till redan vidtagna åtgärder där förare bland annat värnas via regler om övernattning utanför sitt fordon vilket åkeriet ska betala. SFR har ingen god lösning att föreslå men vill ändå peka på denna risk och uppmana till reflektion hos lagstiftaren.

Aktuella frågor som inte behandlas i promemorian – behov av förenklingar. Myndighetens tillsyn och arbetssätt kopplat till färdskrivare.

Regelverkets utformning och tillämpning i dag är alldeles för fyrkantig och det får ibland ekonomiska följder som inte är rimliga för en åkare. Den princip som hittills styrt myndighetens arbete kan de facto kallas *straff före dom*.

Likväl om ett företag vidtagit åtgärder såsom upprättande av kontrollgrupper och eller löpande använder analysverktyg t.ex. IDHA analys, så ges det ingen pardon om tiden där ökad intern kontroll och därav minskade överträdelser, är efter den tidsperiod som ska redovisas. M a o ett företag som själva har noterat problem och tagit tag i dessa ges ingen fördel vilket är en felaktig signal. Detta arbetssätt ger dessvärre inte ökat förtroende för myndigheten.

Citat från åkare i Närke: *"Jag blir så förbannad över att jag inte ska få en chans att rätta till fel som jag eller mina anställda har gjort. Om mina anställda gjort ett fel och fixar till det får de beröm! Här kommer myndigheten i efterhand och ska ha in massa filer från lång tid*

tillbaka och de skiter högakttningsfullt i om jag har jobbat med att bli bättre eller inte. Nej, ge mig en chans under mån månad och har jag inte bättrat mig och rättat till det, då kan jag få sanktionen”

Citatet här ovan belyser mångas frustration. Många transportföretag anser det provocerande för på vilket sätt som Transportstyrelsen idag utför sin tillsyn, oaktat att den föregåtts av yttre kontroll av polis eller annan behörig inspektör.

Man måste ha klart för sig att ytterst få förare klarar av att felfritt och alltid rätt hantera sin färdskrivare. Funktionell svårighet, stressat arbete med korta ledtider att passa, oförutsebara händelser som stör ut och ställer till det, är deras vardag. En annan mycket starkt bidragande orsak till de många överträdelser och fel som förekommer, är mångfalden av färdskrivare vilket gör det närmast omöjlig för en förare att behärska alla modeller. De allra flesta fel begås omedvetet och upprepade gånger som en följd av nämnda komplexitet.

Ett känt exempel är *start/slutland* vars förekomst automatiskt varierar och dessutom ter sig ologiskt för en förare som trafikerar samma sträcka varje dag att knappa in. Samma sak gäller uppladdning av förarkortet i fordonet. Här varierar symboler och text vilket kan göra att föraren tror att fordonet är körklart, vilket inte alltid är fallet och företaget belastas då med en överträdelse på ”körning utan kort” om föraren hinner köra mer än 29 sekunder. En nätt bot om 4000 SEK per gång det sker.

Dessvärre har vi i dag en utbildningssituation som ytterligare späder på situationen där snäva upphandlingar och fokus på lägsta pris inte längre kan åstadkomma en god yrkesförare utan är mer av en behörighetsutbildning där någon erhåller C, CE, eller D utan ett yrkeskunnande. Detta har fört till fler privatfinansierade utbildningar startats som syftar till att utbilda yrkesförare med höjd utbildningskvaliteten. Vid sidan av detta har internutbildning kring färdskrivare ökat samt att transportföretag ofta vill inkludera en ”dos färdskrivare kunskap” i YKB 35 timmars fortbildning vilket kan ske på bekostnad av något annat.

Varför Småföretagarnas Riksförbund ser det som mycket glädjande att regeringen via Tillväxtverket och deras Förenklingsresan fått flera bra förslag om förändrad tillämpning av tillsyn och kontroll, 4.2 *Kör- och vilotider – problembeskrivning samt förslag till åtgärd*. SFR anser att Tillväxtverkets förslag är funktionella och bra anpassade, där tex varning eller varning med vite i stället för sanktion kan bli möjlig, där rådgivning nämns, max 29 sekunders förflyttning av fordon utan kort kan ersättas med max två kilometer per dygn. En utveckling i rätt riktning och som välkomnas från SFR som menar att det är av stor vikt att dessa förslag blir en verklighet och det omgående.

Dagens situation som innebär att oavsett ett företags ambitioner att rätta till fel och öka kontroll och kunskap helt ignoreras när det kommer till resultat av en tillsyn, är oacceptabelt.

Vi välkomnar även Kommissionens uppdrag att ta fram en teknisk specifikation för ny smart färdskrivare till augusti 2021 och menar att en harmonisering av utförandet utöver smarta funktioner måste tas i beaktande så att en bättre likställighet uppnås och underlättar för brukaren.

I detta ärende har förbundsordföranden Peter Thörn beslutat och styrelseledamot Berit Johansson varit föredragande.

Med vänlig hälsning

Peter Thörn

Förbundsordförande, Småföretagarnas Riksförbund