



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 PROMEMORIA KOMPLETTERANDE BESTÄMMELSER OM KÖR- OCH VILOTIDER

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 600 medlemsföretag med tillsammans cirka 38.000 fordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag anser det vara mycket angeläget att snarast införa straff- och sanktionsbestämmelser för överträdelser av de nya bestämmelserna som det beslutats om genom förordning (EU) 2020/1054
- Sveriges Åkeriföretag anser dock att det är bättre att vänta in kommissionen och deras ändringsakt för bilaga III till kontrolldirektivet än att försöka formulera nationella straffbestämmelser, fördelen är då att de beslutade straffbestämmelserna direkt får den rätta lydelsen när de införs i Sverige
- Sveriges Åkeriföretag anser att kommissionens nyligen publicerade frågor och svar på vissa nya kör- och vilotidsfrågor går stick i stäv mot de i promemorian föreslagna ändringarna, även av denna anledning är det bättre att invänta kommissionens ändringsakt för bilaga III till kontrolldirektivet

- Sveriges Åkeriföretag avstyrker att man nationellt konstruerar en straffbestämmelse att användas om föraren misslyckas att använda en lättnadsbestämmelse
- Sveriges Åkeriföretag avstyrker att det i förordning 2004:865 9 kap. 7 § införs hänvisning till artikel 8.8 första stycket och 8.8a.
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker promemorians förslag om att för ett transportföretag som ska påföras sanktionsavgift men som inte har hemvist i Sverige, ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontroll kunna besluta om förskott för sanktionsavgiften.

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 promemorian samt den text som publicerats av kommissionens så som varande den beslutade texten.

Närmare om förslagen till ändringar av den nationella förordningen 2004:865 om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m ur principiell synvinkel.

Sveriges Åkeriföretag anser det vara mycket angeläget att snarast införa straff- och sanktionsbestämmelser för överträdelser av de nya bestämmelserna som det beslutats om genom förordning (EU) 2020/1054.

Samtidigt konstaterar Sveriges Åkeriföretag 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? Sveriges Åkeriföretag anser att detta inte är tillåtet.

Vidare konstaterar Sveriges Åkeriföretag 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? Sveriges Åkeriföretag anser att detta inte är tillåtet.

Tidigare har Sverige nämligen konstruerat egna överträdelser med i vissa fall förskräckande resultat. Till exempel har det även innan den nu aktuella ändringen av artikel 12 i förordning 561/2006 funnits möjligheter till vissa avvikelser från bestämmelserna om kör- och vilotider under förutsättning att vissa villkor uppfylldes. I andra meningen, i den ursprungliga lydelsen, framgick att föraren skulle ange skälen för en sådan avvikelse för hand på ett färdskrivardiagramblad

eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast då han når fram till en lämplig plats att stanna på.

Genom kommissionens direktiv 2009/5/EG ändrades bilaga III i kontrolldirektivet. Denna ändring av bilaga III föranledde regeringen att besluta om förordning SFS 2010:1620 som ändrade förordning 2004:865 bland annat på så sätt att en ny bilaga infördes med en förteckning av överträdelser och deras allvarlighetsgrad. Överträdelse F1 infördes. Genom den nationellt egenkonstruerade överträdelsen gjordes det straffbart att inte ha iakttagit regler om att ange skäl för avvikelse från artiklarna 6–9. Observera att denna ”överträdelse” alltså inte fanns med i bilaga III till kontrolldirektivet. Problemet blev nu att om föraren misslyckades med att uppfylla något av dessa moment enligt artikel 12 andra meningen, så blev det i sig straffbart enligt den nationella bestämmelsen. Alltså, att om föraren misslyckades med att använda en lättnadsbestämmelse så straffades föraren för dels överträdelse av själva grundbestämmelsen i kör- och vilotidsförordningen och kunde dels även straffas för att ha misslyckats med sitt försöka att utnyttja lättnadsbestämmelsen. Denna straffbestämmelse togs bort ur förordning 2004:865 genom regeringens beslut om förordning SFS 2017:849 med ett upphävande av den befintliga bilagan och införandet av en ny bilaga som innebar att mer konsekvent använda sig av kontrolldirektivets bilaga III, i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2016/403, med de grupper av överträdelser och den kategorisering som finns där.

Som tidigare nämnts är Sveriges Åkeriföretag mycket angelägen om att straffbestämmelser i och för sig 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. Sveriges Åkeriföretag anser att det är bättre att vänta in kommissionen och deras ändringsakt än att nationellt försöka formulera straffbestämmelser. Fördelen att vänta in kommissionens ändringsakt är då att formuleringen av straffbestämmelserna i förordning 2004:865 inte måste ändras igen inom en relativt kort tid. Vidare är fördelen att det då kommer att införas straffbestämmelser som redan då de införs har den rätta lydelsen enligt en ändrad bilaga III till kontrolldirektivet.

För övrigt framgår det av förordning 2020/1057, artikel 2.9, som ändrar kontrolldirektivets artikel 9.1, att kommissionen senast den 2 juni 2021 genom delegerade akter ska fastställa en formel för beräkning av ett företags riskvärde. Det är då troligt att det senast vid denna tidpunkt kan ha beslutats om att anpassat bilaga III. Eftersom promemorian föreslår att dess ändringar ska träda ikraft den 1 maj 2021 så är det ytterligare skäl att avvakta kommissionens delegerade akter.

Närmare om vissa förslag

Om förslaget till ny 6 kap. 3 § i 2004:865

Sveriges Åkeriföretag vill kommentera förslaget till ny 6 kap. 3 § på följande sätt. Sveriges Åkeriföretag är medvetet om bestämmelsen i artikel 8.8 andra stycket i förordning 561/2006. Kommissionen har dock nyligen publicerat frågor och svar på vissa nya kör- och vilotidsfrågor, se länken:

https://ec.europa.eu/transport/mobility-package-questions-and-answers_en

Det intressanta blir då svaret på fråga 6 om artikel 8.8: "Vilka bevis bör en förare lägga fram för en kontrollant för att bevisa att han eller hon inte har tillbringat den normala veckovilan i lastbilen utan i en lämplig inkvartering?"

Kommissionens svar på den frågan blir att "Förare eller arbetsgivare kan endast bötfällas för att inte ha efterlevt förbudet mot att ta ut normal veckovila (eller vila på mer än 45 timmar som tas ut i kompensation) i fordonet om det konstateras att de eller deras förare tar ut en normal veckovila inne i fordonet *vid tidpunkten för kontrollen*" [Sveriges Åkeriföretags kursivering].

Med andra ord ska de tas på bar gärning. Kravet i artikel 8.8 andra stycket uttrycks endast som att alla kostnaderna för inkvartering utanför fordonet ska betalas av arbetsgivaren. Det uttrycks inte något krav på att bevara bevis för att så har skett. Därför saknas det anledning att tvinga företagen att spara några uppgifter om inkvarteringen i ett år. För övrigt skulle bestämmelsen enligt förslaget i princip enbart träffa svenska transportföretag vilket hade snedvridit konkurrensen genom att kontroll enbart hade kunnat utföras av svenska transportföretag vid en kontroll i företagets lokaler. Vid kontroller på väg av ett utländskt fordon och förare skulle det i så fall betyda att en kontrolltjänsteman skulle behöva utnyttja möjligheten till samarbete enligt artikel 8 i kontrolldirektivet i lydelse enligt förordning (EU) 2020/1057, vilket är knappast är troligt att så skulle ske under just en vägkontroll.

Det finns av denna anledning skäl att avvakta kommissionens delegerade akt för ändring av bilaga III i kontrolldirektivet.

Förslaget till 9 kap. 5 §

Promemorian föreslår att 9 kap. 5 § kompletteras med artikel 12 tredje stycket. På skäl som framförts ovan är det direkt olämpligt att införa straffbestämmelser för misslyckande att utnyttja en lättnadsbestämmelse. Sveriges Åkeriföretag anser att regeringen bör avvakta tills kommissionens delegerade akt om ändring av bilaga III till kontrolldirektivet har trätt ikraft innan ändring görs i förordning 2004:865. Det är först då man vet om det ens är en straffbar överträdelse.

I förslaget till ny bilaga föreslås det en ändring av F1. Av skäl som anförts ovan anser Sveriges Åkeriföretag att regeringen bör avvakta tills kommissionens delegerade akt om ändring av bilaga III till kontrolldirektivet har trätt ikraft innan ändring görs i bilagan till förordning 2004:865.

De nationellt egenkonstruerade överträdelserna på sidan 30 f i promemorian

På sidan 30 f i promemorian finns några egenkonstruerade överträdelser. Av skäl som anförts ovan anser Sveriges Åkeriföretag att regeringen bör avvakta tills kommissionens delegerade akt om ändring av bilaga III till kontrolldirektivet har trätt ikraft innan ändring görs i bilagan till förordning 2004:865 enligt promemorians förslag.

Om artikel 12 i förordning 561/2006

Det föreslås en ytterligare nationellt konstruerad överträdelse längst ned på sidan 30 som berör artikel 12 i förordning 561/2006. På skäl som framförts ovan är det olämpligt att införa straffbestämmelser för misslyckande att utnyttja en lättnadsbestämmelse.

Sanktionsavgift för överträdelser i en annan stat inom EES eller i Schweiz

Sveriges Åkeriföretag anser att om det ska vara möjligt att kunna påföra transportföretaget sanktionsavgift för överträdelse som begåtts i en annan stat inom EU eller Schweiz men som upptäcks i Sverige (se förslaget till 9 kap. 7 § 3 stycket och 7 a § 2 stycket), ska det inte bara gälla för svenska åkeriföretag, utan att det måste i så fall även vara möjligt, så som promemorian också påstår att det ska vara, sidan 43, att det ska finnas en verklig och reell möjlighet att kunna påföra även utländska åkeriföretag sanktionsavgift. Går det inte att påföra även utländska åkeriföretag sanktionsavgift, så avstyrker Sveriges Åkeriföretag förslaget.

För 9 kap. 7 § föreslår promemorian att det i 1 p. även ska hänvisas till artikel 8.8 andra stycket och 8.8a, båda i förordning 561/2006. Artikel 8.8 andra stycket säger att alla kostnader för inkvartering utanför fordonet ska betalas av arbetsgivaren. Problemet uppstår, som även uppmärksammas ovan för förslaget till en ny 6 kap 3 §, när kommissionens nyligen publicerat frågor och svar på vissa nya kör- och vilotidsfrågor, se länken:

https://ec.europa.eu/transport/mobility-package-questions-and-answers_en

Med andra ord saknas det verkliga och reella möjligheter att även för utländska transportföretag påföra sanktionsavgift. Sveriges Åkeriföretag avstyrker därför förslaget i denna del.

Artikel 8.8a handlar om att transportföretaget ska organisera förarnas arbete så att förarna inom vissa i punkten angivna tidsintervaller ska kunna återvända till arbetsgivarens arbetsställe eller återvända till sin bostad. I tredje stycket sägs att "[f]öretaget ska dokumentera hur det uppfyller den skyldigheten och förvara dokumentationen i sina lokaler för att kunna uppvisa den på kontrollmyndigheternas begäran". Detta innebär att det i praktiken enbart kommer att vara svenska åkeriföretag som kommer att drabbas av en möjlig sanktionsavgift. Men det är kanske inte ens troligt att så kommer att ske eftersom detta i praktiken enbart går att kontrollera vid kontroll i företagets lokaler. Det är

därför svårt att se hur det ens ska kunna ske en överträdelse i en annan stat inom EES eller i Schweiz när kravet på dokumentationen är att den ska förvaras i företagets lokaler. Det gör att det i praktiken även är omöjligt att vid en vägkontroll kontrollera om ett utländskt transportföretag brutit mot denna bestämmelse i en annan stat inom EES eller i Schweiz. Problemet uppstår, som även uppmärksammats ovan för förslaget till ett nytt stycke i 9 kap 7 §, när kommissionens nyligen publicerat frågor och svar på vissa nya kör- och vilotidsfrågor, se frågorna och svaren till frågor 1-4. Sveriges Åkeriföretag avstyrker därför förslaget även i denna del.

Vad avser möjligheten att kunna påföra sanktionsavgift för de idag redan angivna bestämmelserna i 9 kap. 7 §, nämligen artiklarna 10.1, 10.2 och 10.4 ska följande sägas. Artikel 10.4 vänder sig till de så kallade ”andra aktörerna” men inte till just transportföretaget. Observera att i förordning 561/2006 görs det skillnad på uttryckssättet som i artiklarna 10.1 och 10.2 är ”transportföretaget” medan det i artikel 10.4 är ”företaget” och sedan följer en uppräkningslista av ytterligare andra aktörer.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att man ska kunna påföra sanktionsavgift även för utländska transportföretag enligt 7 § samt för andra aktörer enligt 7 a § men enbart genom tillägget av ett nytt stycke sist i respektive paragraf.

Förskott för sanktionsavgift

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker promemorians förslag om att för ett transportföretag som ska påföras sanktionsavgift men som inte har hemvist i Sverige, ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontroll kunna besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Sveriges Åkeriföretag har inget i övrigt att erinra mot förslagen

Avslutande synpunkter

Sveriges Åkeriföretag har som framgått inledningsvis inte i sig något att erinra mot att straffbestämmelser införs. Vad Sveriges Åkeriföretag däremot motsätter sig är att nationellt konstruera straffbestämmelser. Den yrkesmässiga godstrafiken är till relativt stor del internationell. Det är därför som artiklarna 19.1 i förordning 561/2006 och artikel 41 i förordning 165/2014 säger att det är bilaga III som ska styra överträdelserna. Det är först då som det blir samma regler inom EU. Det är lika olyckligt om ett svenskt åkeri får böter eller sanktion i en annan medlemsstat för något som inte sanktioneras i Sverige för att den andra medlemsstaten nationellt har konstruerat en överträdelse som inte finns med i bilaga III.

Sveriges Åkeriföretag har därför varit i kontakt med vår brysselbaserade organisation, NLA, Nordic Logistics Association och vår internationella organisation, IRU, International Road Transport Union, inför mötet de 16 mars

med Commission Enforcement Group för att de ska kunna informera om nödvändigheten av ett EU-gemensamt sätt att tackla denna problematik.

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