

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

Insänt med e-post:

i.remissvar@regeringskansliet.se
annica.liljedahl@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-02-26

Ref I2021/00001

Remiss av regeringens förslag om kompletterande kör- och vilotider

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra åtta förbund finns drygt 9 550 medlemsföretag med tillsammans cirka 202 800 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Inledning

Ändringar i EU:s kör- och vilotidsförordning trädde i kraft den 20 augusti 2020 efter många års förhandlingar av det så kallade mobilitetspaketet. Ytterligare ändringar kommer att träda i kraft de kommande åren. De ändringar som redan trätt i kraft innebär förtydligande och nya krav vad gäller:

- Arbetsgivares/transportföretagets skyldighet att organisera arbetet på sådant sätt att föraren var fjärde (i vissa fall var tredje¹) vecka kan återvända endera till arbetsgivarens operationella center i etableringsstaten eller till sin bostad
- Förbud att ta normal veckovila eller annan veckovila på mer än 45 timmar som kompensation för tidigare reducerad veckovila i fordon
- Utökade möjligheter att avvika från vissa av bestämmelserna om kör- och vilotider vid oförutsedda omständigheter
- Hur vila ska beräknas om föraren övernattar ombord på färja eller tåg.

I promemorian föreslås nya bestämmelser om ansvar för förare och transportföretag vid överträdelse 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 överträdelse genom att det införs bestämmelser om att polisman och bilinspektör ska besluta om förskott för sådana avgifter vid en vägkontroll. Förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2021.

Transportföretagen anser att nivån på de föreslagna nya sanktionsavgifterna är rimliga i jämförelse med existerande sanktionsbestämmelser för olaga cabotage. För att de nya kraven ska

¹ Detta gäller om föraren kör internationella godstransporter och tar två reducerade veckovilor i början av en fyra veckors ramperiod.

ha en effekt krävs effektiva sanktioner och kontroller. Men också att det blir lätt att göra rätt, att det blir tydligt vad som gäller.

Däremot anser vi att det finns några otydligheter i förslaget. Särskilt avseende:

- Vilka bevis som krävs för att visa var föraren tagit sin normala veckovila eller vila överstigande 45 timmar som kompensation för tidigare reducerad veckovila i fall då föraren väljer att inte återvända till vare sig arbetsstället i etableringsstaten eller till sin bostad
- Om förskott kan tas ut för överträdelser mot artikel 8.8a (inte organiserat förarens arbete så att han eller hon kan återvända till arbetsstället eller bostaden) som begåtts utanför Sverige, men som upptäcks i Sverige
- Om ett erkännande från föraren om att veckovila otillåtet tagits i hytt är det enda sättet att bevisa saken
- Hur överträdelser av förbudet att vila i hytt som skett utanför Sverige ska kontrolleras vid en vägkontroll
- Om det finns någon sanktion knuten till transportföretagets skyldighet att bevara bevis för kostnader för inkvartering i ett år. Det är även oklart om kravet avser såväl svenska som utländska åkerier.

Utöver vad som tas upp i promemorian anförs följande:

Transportföretagen skickade den 5 oktober 2020 in ett regelförbättringsförslag till Infrastrukturdepartementet, om att slopa överträdelserna H19-H21 i bilagan till förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare mm som föreslås ändras i det remitterade förslaget. När nu förordningen ändras anser vi att det vore ett ypperligt tillfälle att även göra den föreslagna ändringen som har stöd inte bara av branschens aktörer utan även av kontrollmyndigheten, Transportstyrelsen. EU-regelverket ställer inte dessa krav, till exempel avseende otillåtna kortuttag, och det skapar en stor administrativ börda för företagen. Helt i onödan.

Transportföretagens synpunkter på förslagen

- 1. Sanktion för brott mot arbetsgivares/transportföretagets skyldighet att organisera arbetet på sådant sätt att föraren var fjärde (i vissa fall var tredje²) vecka kan återvända endera till arbetsgivarens operationella center i etableringsstaten eller till sin bostad.**

I promemorian föreslås en sanktionsavgift för arbetsgivare/transportföretag för överträdelse av artikel 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006 om 20 000 kr. Den föreslagna sanktionen i bilagan till förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare mm är uttryckt som att föraren inte har "återvänt" till arbetsstället eller bostaden. I artikel 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006 och i promemorian (avsnitt 3.1) uttrycks det i stället att transportföretaget ska se till att föraren "kan återvända" till arbetsstället eller bostaden. Vi föreslår att texten i bilagan ändras till "kan återvända" i enlighet med vad som står i artikel 8.8a.

Frågan om hur återvändandeskyldigheten "hem" ska förstås och tillämpas väcker flera frågor om vilka skyldigheter och rättigheter har arbetsgivaren respektive föraren. För att bestämmelsen ska

² Detta gäller om föraren kör internationella godstransporter och tar två reducerade veckovilor i början av en fyra veckors ramperiod.

kunna kontrolleras på ett effektivt sätt krävs också att det är tydligt vad polisen och Transportstyrelsen kan kräva för bevis vid en väg- respektive företagskontroll.

Vissa svar finns på EU-kommissionens Q&A på deras hemsida.

https://ec.europa.eu/transport/modes/road/mobility-package-qa_en

När det artikel 8.8a är vår uppfattning att den innebär en rättighet för föraren att kunna återvända och en skyldighet för företaget att organisera arbetet så att föraren kan återvända till en av de två platserna. Var föraren faktiskt väljer att tillbringa sin vila är en annan fråga. Det kan vara en tredje plats.

Av Kommissionens svar framgår att för det fall en förare inte talar om vilken av platserna hen vill återvända till så får arbetsgivaren välja den av de två platserna som är mest lämplig. Detta ska arbetsgivaren kunna bevisa – till exempel genom att visa ett e-mail med fråga till föraren, vilken föraren inte svarat på.

Var föraren faktiskt väljer att tillbringa sin vila är som nämnts en annan fråga. Förordningen föreskriver ingen särskild plats och EU-rätten kan enligt Kommissionens svar inte överträdas på denna punkt. Arbetsgivarens skyldighet kvarstår - att organisera arbetet så att föraren kan återvända till en av de två platserna - transportföretagets operationella center (i promemorian kallat "arbetsstället") eller till bostaden. Detta oavsett vad än föraren meddelar och var än föraren faktiskt tar sin vila.

Vad gäller den konkreta platsen för vila, så är det enligt Kommissionens svar upp till föraren att välja och kräver inte att vare sig arbetsgivaren eller föraren behåller något bevis för.

Att föraren inte valt plats för återvändande ska kunna bevisas exempelvis genom ett e-postmeddelande sänt av transportföretaget som inte besvarats av föraren. Är detta troligt? Kanske kommer detta inte att innebära något problem då det i fallet endast rör sig om återvändande till operationellt center eller förarens hemort.

Om en förare stationerad i annat land och boendes i annat land än Sverige väljer att stanna kvar i Sverige (efter att ha kört här) - en möjlighet som föraren anges ha enligt Kommissionens svar - så krävs enligt Kommissionen inte något bevis härom från vare sig föraren eller arbetsgivaren/transportföretaget. Hur ska man kunna säkerställa att inte missbruk sker? Enligt skäl 14 i förordning (EU) 2020/1054 anges att transportföretaget/arbetsgivaren ska använda färdskrivardata, tjänstgöringslistor eller annan dokumentation för att visa att denne har fullgjort skyldigheten att organisera arbetet så att föraren kan återvända "hem" för vila. Annan dokumentation som kan användas för att visa att föraren erbjudits att få åka till hemvist eller till arbetsgivarens operationella center där föraren normalt är stationerad är enligt Kommissionen till exempel biljetter eller annat bevis på researrangemang (exempelvis bevis att föraren har återvänt med minibuss som arbetsgivaren har ordnat). Har föraren valt att stanna kvar i Sverige så kommer inte färdskrivardata att kunna användas som bevis på att arbetsgivaren har fullgjort sin skyldighet. Biljetter eller annat bevis på researrangemang anges som exempel på "annan dokumentation". Men det kan väl inte vara så att transportföretaget måste köpa biljett till föraren, i ett fall där föraren har meddelat arbetsgivaren att hen kommer att ta sin vila i Sverige där hen har kört senast? Är tjänstgöringslista i beskrivet fall det enda bevis som skulle kunna användas? Vi skulle vilja ha ett klargörande om vad som gäller.

Bevisen måste sparas på företaget och kunna visas vid företagskontroll för myndigheter i EU-etableringsstaten eller för kontrollmyndighet i annan EU-medlemsstat. Såväl kör- och vilotidsförordningen som kontrolldirektivet 2006/22/EG föreskriver att EU-medlemsstater ska assistera varandra vid tillämpning av förordningen och i att kontrollera efterlevnad av densamma. Kommer kontrollmyndighet i Sverige att i situation som beskrivits ovan kunna få ut tjänstgöringslista från arbetsgivaren i etableringsstaten? Genom vilket tekniskt system? Eller är det kontrollmyndigheten i etableringsstaten som gör företagskontroll och ska svenska kontrollmyndigheten vända sig till kontrollmyndigheten i etableringsstaten för att få se tjänstgöringslistan?

Föraren har inte skyldighet att inneha bevis, inte heller att kunna bevisa var hen tillbringade sin veckovila eller längre vila. Efter att ha genomfört en vägkontroll kan kontrollmyndighet begära att få ytterligare information om förarens aktivitet hos myndighet i det EU-land där transportföretaget är etablerat. I det fall föraren stannat kvar i Sverige och tar sin vila här kommer inte någon aktivitet att kunna visas. Är det i sådant fall icke-aktivitet som ska bevisas?

I promemorian anges att artikel 8.8a syftar till att komma tillrätta med att förare lever under nomadliknande förhållanden med dåliga arbetsvillkor. Sanktionsavgift behöver vara så hög så att den motverkar de ekonomiska incitament som kan finnas för transportföretaget att inte organisera arbetet så att föraren kommer hem regelbundet. (s. 41) 10 kap 5 § i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare mm ger polisen möjlighet att ta ut förskott för sanktionsavgift av utländska åkerier. Hur ska kontrollen gå till? Hur ser man vid kontroll att föraren inte har återvänt till bostad eller arbetsställe? Enligt 10 kap 5 § kan förskottet tas ut för överträdelser av bland annat 9 kap. 7 § första stycket 1, som vi uppfattar rör överträdelser som begåtts i Sverige. För överträdelser som begåtts utanför Sverige ska sanktionsavgift tas ut med stöd av 9 kap 7 § tredje stycket. Kan ett förskott tas ut för en sådan överträdelse när tredje stycket i 9 kap 7 § inte räknas upp i 10 kap 5 §?

2. Förbud att ta normal veckovila eller annan veckovila på mer än 45 timmar som kompensation för tidigare reducerad veckovila i fordon

Förslaget i korthet

I promemorian "kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider" anges att förare som överskrider artikel 8.8 första stycket förordning (EG) nr 561/2006 kan få penningböter (otillåten övernattnings i fordon). Detta gäller som vi förstår det såväl svenska som utländska förare om överträdelsen sker i Sverige. Om överträdelsen (såväl svensk som utländsk förare) sker i annat land än Sverige så kan en sanktion utgå enligt 9 kap 9 § förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare mm och bilagan till förordningen. Av 10 kap 3 framgår att en sanktionsavgift för en enskild överträdelse enligt 9 kap 9 § inte får överstiga 4 000 kr för förare. Om sanktionsavgift ska beslutas gemensamt för flera överträdelser, får det sammanlagda beloppet för en förare högst uppgå till högst 10 000 kr.

Av 9 kap 8 § förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare mm framgår att ett transportföretag ska påföras sanktionsavgift vid förarens överträdelse av bland annat förbud att ta normal veckovila eller vila överstigande 45 timmar tagen som kompensation för tidigare reducerad vila i hytt, om företaget inte har gjort vad som ankommit på det för att hindra överträdelsen. Detta ansvar för transportföretaget gäller även om förarens överträdelse har begåtts i annan stat inom EES eller i Schweiz. Av 10 kap 3 § framgår att sanktionsavgiften för transportföretaget avseende förarens överträdelse av artikel 8.8 första stycket, om transportföretaget inte gjort vad det kan för att hindra överträdelse, uppgår enligt bilagan till

20 000 kr. Om sanktionsavgift ska beslutas gemensamt för flera överträdelse får det sammanlagda beloppet för transportföretaget uppgå till högst åttahundratusen kronor, dock inte överstigande en procent av transportföretagets årsomsättning. Årsomsättningen ska avse omsättningen närmast föregående räkenskapsår. Om överträdelsen har skett under det första verksamhetsåret eller om uppgifter om årsomsättning annars saknas eller är bristfälliga, får årsomsättningen uppskattas.

I promemorian föreslås även en ytterligare sanktionsavgift för arbetsgivare/transportföretag för överträdelse av artikel 8.8 andra stycket i förordning (EG) nr 561/2006 om 20 000 kr (kostnaden för inkvartering utanför fordonet har inte betalats av transportföretaget).

För utländska förare och utländska transportföretag kan polisman eller bilinspektör besluta om förskott av sanktionsavgift för överträdelse av artikel 8.8 första stycket och andra stycket förordning (EG) nr 561/2006. Om förskottet inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polisman eller bilinspektör besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden.

Transportföretagens frågor med anledning av ovanstående:

Förordning (EG) nr 561/2006 kräver att inkvarteringen utanför fordonet ska ha lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar, men det framgår inte av promemorian hur kontrollen av standarden gällande sovmöjligheter och sanitära inrättningar ska gå till. Det är oklart om kontroll ska ske av polis på väg. Eller om det vid företagskontroll ska kunna uppvisas kvitto för boende på motell, vandrarhem, hotell eller hyrlägenhet? Om det är en privat bostad, utan kvitto, är det oklart vilka bevis som ska kunna visas upp.

Vidare har texten i bilagan till förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare mm lydelsen: “[...] inkvartering som inte har lämpliga sovmöjligheter *eller* sanitära inrättningar”. I artikel 8.8. första stycket (EG) nr 561/2006 står det däremot “*och*”. Den svenska bilagan borde ha samma lydelse som förordningen för att undvika feltolkningar.

I sammanhanget påminna om behovet av säkra uppställningsplatser, för att säkerställa att fordonen är säkra när föraren övernattar utanför fordonet. Ett regeringsuppdrag hos Trafikverket att till 2029 titta på frågan är inte tillräckligt.

Av Kommissionens svar i Q&As på deras hemsida står att läsa att förare eller dennes arbetsgivare endast kan åläggas böter för bristande efterlevnad av förbudet att ta ordinarie veckovila eller längre vila än 45 timmar tagen som kompensation för tidigare reducerad veckovila i fordonet om de/deras förare ertappas med att faktiskt ta ordinarie veckovila eller den längre vilan om över 45 timmar i fordonet vid kontroll. Det är för Transportföretagen oklart hur denna kontroll ska gå till. Det är knappast tänkbart att kontrollerande myndighetsperson väntar utanför fordonet i så många timmar för att på plats ertappa föraren. Är ett erkännande från föraren om att veckovila otillåtet tagits i hytt enda sättet att bevisa saken? Här behövs ett klagörande.

Vad gäller överträdelse av artikel 8.8 andra stycket av förordning (EG) nr 561/2006 så framgår av förslag på ny bestämmelse i 6 kap 3 § i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare mm att bevis på att kostnaderna för inkvartering utanför fordonet har betalats av transportföretaget i enlighet med artikel 8.8 andra stycket i förordning (EG) nr 561/2006 ska bevaras i minst ett år och på begäran ska göras tillgängliga för behörig kontrolltjänsteman. Vi uppfattar att det inte finns någon sanktionsavgift knuten till detta krav. Det är därmed oklart vad

som händer om ett företag inte har bevarat uppgifterna i ett år. Och om kravet gäller både svenska och utländska åkerier?

Det framgår vidare inte av promemorian hur en vägkontroll i Sverige, av en överträdelse som skett utomlands, ska gå till.

3. Utökade möjligheter att avvika från vissa av bestämmelserna om kör- och vilotider vid oförutsedda omständigheter

I promemorian (s 41) står det:

“Enligt artikel 12 andra stycket får en förare under exceptionella omständigheter avvika från vissa av bestämmelserna om körtid och dygnsvila genom att överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till en timme för att nå arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad i syfte att ta en **veckovila**.

Enligt artikel 12 tredje stycket framgår att föraren **på samma villkor** får överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till två timmar under förutsättning att en sammanhängande rast på 30 minuter togs omedelbart före den ytterligare körningen.”

Frågor från Transportföretagen:

I promemorian (texten från s 41 - ovan) anges att daglig körtid och körtid per vecka enligt artikel 12 tredje stycket får överskridas ”på samma villkor”. Detta får förstås som syftning tillbaka på andra stycket i artikel 12. I artikel 12 andra stycket står det ”veckovila”.

Texten i promemorian överensstämmer i detta avseende inte med artikel 12 tredje stycket förordning (EU) 2020/1054.

Förordning (EU) 2020/1054 artikel 12 tredje stycket lyder:

“På samma villkor får föraren överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till två timmar under förutsättning att en sammanhängande rast på 30 minuter togs omedelbart före den ytterligare körningen för att nå arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad i syfte att ta en **normal veckovila**”.

Syftar texten i artikel 12 andra stycket (“**veckovila**”) på såväl reducerad som normal veckovila?

Ska den ytterligare rast om 30 minuter som omedelbart ska föregå den ytterligare körningen också kompenseras eller är det endast den extra körningen?

Vad händer om acceptabla oförutsedda omständigheter föreligger och en förare utnyttjar möjligheten att köra en extra timme eller två extra timmar (i det senare fallet omedelbart efter att ha tagit en 30 minuters rast) för att nå sin bostad eller arbetsgivarens arbetsställe, men omständigheterna är sådana att det visar sig att den extra tiden inte räcker till för att nå bostad eller arbetsgivarens arbetsställe och föraren stannar och tar in på hotell? (till exempel på grund av en olycka, kraftig oväntad dimma eller liknande)? Utgör den extra körtiden i ett sådant fall en överträdelse? I detta sammanhang ser vi ett problem som vi vill göra Infrastrukturdepartementet uppmärksamma på.

4. Överträdelse för otillåtna kortuttag bör tas bort

Transportföretagens nätverk för kör- och vilotider, som består av ett tjugotal representanter för bussföretag och åkerier har sammanställt ett regelförbättringsförslag till Infrastrukturdepartementet, om att slopa överträdelsena H19-H21 i bilagan till förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare mm. Förslaget skickades in i början av oktober förra året. När nu förordningen ändras anser vi att det vore ett ypperligt tillfälle att även göra den föreslagna ändringen som har stöd inte bara av branschens aktörer utan även av kontrollmyndigheten, Transportstyrelsen. EU-regelverket ställer inte dessa krav, till exempel avseende otillåtna kortuttag, och det skapar en stor administrativ börda för företagen. Helt i onödan.

Överträdelsen kan uppstå vid flera olika situationer. Det kan handla om att fordonsvård ska utföras på fordonet under förarens rast, vilket i sin tur kan innebära att fordonet måste flyttas. Det kan till exempel röra sig om förflyttningar mellan ramp, tank och tvätthall etc. Fordonet flyttas i sådana fall av annan personal än föraren, till exempel fordonsvårdspersonal. För dessa gäller varken krav på användning eller innehav av förarkort. När föraren tar rast vet denne inte alltid om fordonet kommer att flyttas eller inte. Ett annat exempel är förare som jobbar på terminalområde, de hoppar mellan bilarna och förr eller senare går någon tillbaka in i en bil som de redan haft. Ett tredje exempel är förare som avslutar sin sista körning för dagen och tar ur kortet, men sedan får en extra körning och då sätter i kortet igen i samma fordon. I alla tre fallen blir det en överträdelse H19 om föraren sätter i kortet igen i samma fordon utan att någon annan har använt fordonet under tiden.

Vid en företagskontroll har denna typ av kortuttag gett sanktionsavgifter (H19) på 500 kr per överträdelse om företaget inte har kunnat visa för Transportstyrelsen varför kortuttaget var nödvändigt. Detta trots att EU-regelverket inte kräver att detta är en överträdelse. Det innebär betydande summor i sanktionsavgift för något som inte skulle behöva sanktioneras. Exempel som vi sett från företagskontroller så fanns det mellan 30 och 90 sådana överträdelser (H19) i en kontroll. Utöver själva sanktionsavgiften så kostar det för företagen att hålla reda på dessa kortuttag. Det är särskilt problematiskt eftersom de analysverktyg som företagen betalar för och använder inte fångar upp detta. Överträdelsena blir därför ofta en överraskning för företagen vid en kontroll. Att motivera varför kortuttaget var nödvändigt i kontrollen kostar också för företaget.

5. Tillväxtverkets förslag

Tillväxtverket publicerade förra året en regelförenklingsrapport. Ett av förslagen var möjlighet att införa varning istället för sanktionsavgift för inte så allvarliga överträdelser. Enligt promemorian bereds förslaget inom Regeringskansliet. Transportföretagen anser att all regelförenklning inom kör- och vilotider behöver vara prioriterade.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef

