

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Via e-post

Stockholm 2024-10-09

Ref LI2024/01419

Remissvar avseende promemorian Lättnader för företag vid tillämpningen av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen. I våra sju förbund finns drygt 9 100 medlemsföretag med tillsammans cirka 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Transportföretagens synpunkter

Transportföretagen välkomnar i stort förslagen i promemorian, särskilt införandet av ett varningssystem och borttagandet av sanktionsavgiften för otillåtna kortuttag. Transportföretagen har drivit på för båda dessa under lång tid.

Nedan lämnas synpunkter på de ingående delarna.

Införande av ett varningssystem

Transportföretagen är positiva till förslaget att åkerier och bussföretag ska kunna få en varning av Transportstyrelsen i stället för en sanktionsavgift om en varning anses tillräcklig med hänsyn till överträdelsens allvar och omständigheter. Transportstyrelsen ges därmed ytterligare ett verktyg som kan användas för att göra tillsynsarbetet relevant och effektivt. Vi oroas dock av att flera andra initiativ som också tagits de senaste åren inte syns särskilt väl i statistiken för hur företagskontrollerna faktiskt genomförs. Två exempel på detta är möjligheten till nedsättning av sanktionsavgift respektive möjligheten att genomföra begränsade kontroller, där bägge hittills enligt vår mening är sparsamt utnyttjade. Transportföretagen menar att det visar på att förändring av Transportstyrelsens arbete med företagskontroller behöver ske genom nya arbetssätt – det räcker inte med fler verktyg, om dessa inte används.

Vilka specifika situationer som ska leda till en varning i stället för sanktionsavgift specificeras inte i promemorian, men Transportföretagen håller huvudsakligen med om övervägandena som gjorts kring när en varning ska påföras. Det hade dock underlättat om det fanns exempel eller principer kring situationer som skulle leda till varningar. Det skulle ge mer vägledning kring när företag kan förvänta sig att Transportstyrelsen använder sig av det nya verktyget. Transportföretagen anser att exempel på sådana situationer skulle kunna vara:



- Om ett företag vid en företagskontroll har haft en mängd överträdelser men kan visa stora förbättringar till nästkommande kontroll. Även om visst arbete fortsatt kvarstår, skulle en varning kunna vara tillräcklig i ett sådant fall för att företaget har visat att de är på mycket god väg att ha ett välfungerande arbetssätt för att undvika och hantera eventuella överträdelser.
- Vid införandet av nya regler där tillämpningen är otydlig. Ett konkret exempel är det relativt nya kravet på att registrera gränspassager i färdskrivaren på första lämpliga plats efter gränsen passerats, där det fortfarande är oklart hur första lämpliga plats ska tolkas.

Borttagande av sanktionsavgifter vid otillåtna kortuttag

Transportföretagen tillstyrker förslaget om att låta överträdelserna H19-H21 utgå.

När det gäller otillåtna kortuttag (H19) har detta varit en följetong under flera år och Transportföretagen välkomnar därför särskilt att denna överträdelse tas bort. Särskilt eftersom EU-regelverket inte anser att detta är en överträdelse. Transportföretagen har ett nätverk för kör- och vilotider med medlemsföretag från buss- och åkerisidan. Redan 2020 lyfte nätverket problematiken med denna typ av överträdelser.

Exempel på situationer där ett otillåtet kortuttag uppstår är när fordonsvård ska utföras på fordonet under förarens rast, vilket i sin tur kan innebära att fordonet måste flyttas. Fordonet flyttas då av annan personal än föraren, t.ex. 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.

Transportföretagen lyfte därför frågan om att ta bort överträdelserna till Regeringskansliet och branschen var eniga med Transportstyrelsen om att överträdelserna H19-H21 kunde tas bort. Även om vi nu välkomnar att överträdelserna föreslås tas bort till februari nästa år är detta ett exempel på att regelförenklingar, åtminstone historiskt sett, tar för lång tid.

Slutord

Transportföretagen står fortsatt till förfogande för en dialog och är beredda att bidra med synpunkter och faktaunderlag om detta kan vara till nytta för det fortsatta arbetet.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tina Thorsell', written in a cursive style.

Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef