

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter
Att: Peter Kalliopuro
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2017-08-31

Ref N2017/03932/MRT

Remiss av Europeiska Kommissionens förslag inom ramen för sitt mobilitetspaket

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, inklusive de här aktuella remissinstanserna Biltrafikens Arbetsgivarförbund, Sveriges Bussföretag och Transportindustriförbundet har tagit del av Näringsdepartementets remiss av sex olika rättsakter som rör vägtransporter inom EU.

Transportföretagen besvarade remissen preliminärt i ett svar 16 juni, och som förutskickades då inkommer Transportföretagen nu med ett samlat mer bearbetat svar på remissen. Våra medlemsförbund Sveriges Bussföretag och Transportindustriförbundet har även kompletterat detta remissvar med egna svar i vissa delar.

Inledning

Transportföretagen noterar inledningsvis att Näringsdepartementet valt att inte remittera det övergripande meddelandet (COM(2017)283 final) ”*Europe on the Move – An agenda for a socially fair transition towards clean, competitive and connected mobility for all*” som presenterades samtidigt med de nu remitterade rättsakterna. Detta anser Transportföretagen vara synd, eftersom den ger en helhetsbild av de problem som mobilitetspaketet avser hantera och sätter in de enskilda rättsakterna i ett större sammanhang.

Transportföretagen har vid sina ståndpunktstaganden beaktat de övergripande mål som för Kommissionen styr utformningen av de förslag som remissen gäller. De målen anges i meddelandet:

- En inre marknad som fungerar bättre, dvs. frågor om tillträde till åkaryrket och om marknadsöppning.
- Acceptabla sociala villkor och arbetsförhållanden för förare, dvs. sociala och arbetsrättsliga regler.
- Miljöinitiativ för att främja en hållbar utveckling, som reglerna om vägavgifter, inklusive internalisering av externa kostnader.
- IT och digitalisering, t.ex. reglerna om det europeiska elektroniska vägtullsystemet



Transportföretagen delar den syn som framgår inledningsvis i meddelandet att mobilitet både är en stor jobbskapare i sig men framför allt en omistlig pådrivare för global konkurrenskraft i ekonomin i vidare mening. Kommissionen påpekar att:

“The free movement of people and goods within the EU's internal market, and the economic, social and cultural benefits of a "Europe without frontiers" rely on easy mobility and an accessible transport network within a Single European Transport Area. A modern mobility system is also a prerequisite for a successful transition to a low-carbon economy in Europe and for reversing the rise in greenhouse gas emissions and air pollution from transport in spite of increased mobility needs.”

Detta är centrala slutsatser som Transportföretagen delar och ofta själva påtalat, inte minst i samband med klimatfrågorna. Det är viktigt att de åtgärder som vidtas för att förbättra social och ekologisk hållbarhet i EU:s transportsystem alltid tar hänsyn även till ekonomisk hållbarhet och till behovet av att upprätthålla en effektiv gemensam transportmarknad med nödvändig tillgänglighet och mobilitet som kan klara Europas ökade transportbehov och därigenom bidra till att skapa konkurrenskraft och tillväxt i EU:s ekonomi och därmed även skapa resurser i det nödvändiga omställningsarbetet mot fossilfrihet. Transportföretagen ser mot denna bakgrund allmänt positivt på flertalet av de nu remitterade förslagen till förändrad lagstiftning, som förefaller sträva mot en balans mellan dessa olika mål i EU:s transportpolitik.

Ytterligare initiativ än de nu remitterade

Transportföretagen noterar att flera initiativ ingår i mobilitetspaketet utöver de förslag som nu remitterats. Det gäller bl.a. förslag om övervaknings- och rapporteringssystem beträffande utsläpp från tunga lastbilar och bussar och ett förslag till en delegerad rättsakt från Kommissionen om multimodal resinformation enligt ITS-direktivet (40/2010). Ett strategipapper om innovation ingår också i paketet (SWD 2017/223).

Transportföretagen utgår från att dessa initiativ också blir föremål för remiss eller dialog i andra former med berörda intressenter i den mån de tas upp i rådsarbetet eller Sverige i andra sammanhang skall ta ståndpunkt till dem.

Transportföretagen noterar vidare i meddelandet att de nu framlagda förslagen endast är en första del av mobilitetspaketet. Viktiga förslag aviserar bl.a. vad gäller upphandling av rena fordon, uppdatering av trafiksäkerhetskraven i gemensamma fordonsstandarder, harmoniserat genomförande av C-ITS (digital koppling fordon-infrastruktur) och andra delar av den digitala agendan inom transportsektorn, liksom infrastrukturinvesteringar inom TEN-T (inklusive alternativa bränslen). Det är enligt Transportföretagens mening sannolikt att digital teknik även kan ge goda bidrag till förbättrade sociala villkor på vägtransportmarknaden. Bland de planerade initiativen ingår även ändringar i reglerna om marknadstillträde för busstransport av passagerare (1073/2009).

Ett särskilt påpekande bör göras om att Kommissionen i meddelandet aviserar att direktivet om kombinerade transporter (106/92) skall omarbetas och att förslag om detta skall presenteras under hösten 2017. Kombidirektivet presenteras av Kommissionen i det övergripande meddelandet som relevant främst för effektivt resursutnyttjande och hållbarhet, bl. a. då det syftar till att förkorta vägtransportledet. I praktiken har det dock visat sig fungera som en

parallell marknadsöppning för vägtransportcabotage utifrån kombiterminaler och hamnar. En balans måste här enligt vår mening eftersträvas mellan intresset av rimliga och harmoniserade sociala villkor för vägtransportdelarna i intermodala transportkedjor och behovet av att ge goda villkor för utveckling av den ofta ekonomiskt pressade marknaden för intermodala transporter inom EU.

Transportföretagen beklagar att inte samtliga planerade förslag som har betydelse för frågorna om marknadstillträde och utstationering av arbetstagare kan behandlas samtidigt. Särskilt gäller det Kombidirektivet som har en nära faktisk koppling till reglerna om marknadsöppning för godstransport (förordning 1072/2009).

Transportföretagen ser gärna att den ståndpunkten förs fram från svenskt håll under rådsarbetet.

Den inre marknaden får inte fragmentiseras

Transportföretagen noterar en tendens till en geografiskt definierbar skillnad i medlemsstaternas hållning i flera av de frågor som paketet gäller, i första hand marknadstillträde och utstationering. Detta har kommit till uttryck inte bara i den första parlamentsdebatten och den första öppna rådsdebatten om paketet, utan också i en tendens att införa nationella utfyllande regler när det gäller t.ex. marknadstillträde och utstationering.

Enligt vår mening innebär detta en risk för att den inre marknaden fragmenteras och fungerar sämre. Transportföretagen vill ta detta tillfälle att uttrycka sin oro för en sådan utveckling, där alla blir förlorare.

Förslag till ändring av tillståndsförordningen (1071/2009) och godsförordningen (1072/2009) (COM (2017) 281)

Beträffande *tillståndsförordningen* (1071/2009) gäller förslaget skärpta, mer detaljerade krav på vad som skall anses som etablering vad gäller åkerier. Det innehåller också skärpta regler om myndighetstillsyn och myndighetssamarbete för att kontrollera regelefterlevnaden. Det huvudsakliga syftet med förslagen är att hindra verksamhet genom s.k. brevlådeföretag. Vidare vidgas förordningens tillämpningsområde till att i viss omfattning gälla också fordon under 3,5 ton. Innebörden av icke kommersiell verksamhet i passagerartransport preciseras. Rättssäkerheten vid prövning av fråga om grova överträdelser med risk för förlust av gott anseende stärks genom en föreskrift om kontradiktoriskt förfarande och kravet på rimlighetsprövning vid fråga om förlust av gott anseende skärps.

I huvudsak framstår förslagen som invändningsfria. Något förvånande är det dock att man beträffande fordon under 3,5 ton avstår från kravet på kompetens och gott rykte istället för att införa en anpassad kravnivå.

Det är också inkonsekvent att fordon under 3,5 ton inte omfattas av reglerna om marknadstillträde i godsförordningen (1072/2009).

Transportföretagen betonar att en utvidgning av tillståndsförordningen att gälla fordon under 3,5 ton innebär behov av större resurser för att kunna klara administration och tillsyn beträffande en väsentligt utvidgad fordonsflotta.

Samtidigt ifrågasätter Transportföretagen om det är meningsfullt att ge medlemsstaterna möjlighet att helt eller delvis tillämpa reglerna om gott rykte och professionell kompetens och transportledare på fordon under 3,5 ton. Den föreskriften riskerar att störa den inre marknadens funktion och är inte konsekvent med förslaget att stryka Artikel 3.2 som tillåter medlemsstaterna att införa ytterligare krav för tillträde till yrket.

Transportföretagen konstaterar att de föreslagna reglerna om kraven för etablering genomgående ger utrymme för en så bred bedömningsmarginal att deras mervärde kan ifrågasättas vad gäller möjligheterna att fastställa om en etablering gäller ett brevlådeföretag. Enligt Transportföretagens mening kunde ett ytterligare stöd för bedömningen vara en skyldighet att lämna uppgifter om ägarförhållandena.

Transportföretagen noterar också att den personkrets vars vandel kan påverka bedömningen av om ett företag har gott rykte fortfarande kan variera mellan medlemsstaterna och beklagar att likformighet inte föreslås på den punkten.

Transportföretagen ifrågasätter förslaget att brott mot reglerna om tillämplig lag på avtalsrättsliga förpliktelser skall kunna påverka bedömningen av gott rykte enligt Artikel 6. Om brott mot tvingande lagvalsregler t. ex. beträffande tillämplig lag beträffande anställningsavtal avses borde detta ha angivits klart. En mer relevant regel kunde ha varit att relatera till fällande domar i tvistemål grundade på bedrägeri eller försumlighet vid driften av företaget.

Transportföretagen ifrågasätter den schablonggräns på minst ett år som föreslås innan den transportansvarige kan återvinna gott anseende. Denna fråga bör bedömas från fall till fall.

De föreslagna reglerna om myndighetssamarbete över gränserna och kravet på efterlevnadskontroll ger ett klart mervärde när det gäller att motverka etablering av brevlådeföretag och regelefterlevnaden generellt. Rättssäkerheten förbättras.

Beträffande *godsförordningen* (1072/2009) erinrar Transportföretagen som vad som sagts i anslutning till tillståndsförordningen, att godsförordningen borde utvidgas till att gälla också fordon under 3,5 ton.

Transportföretagen välkomnar förslaget att slopa begränsningen till tre cabotageoperationer under sju dagar i värdstaten och angränsande medlemsstater eftersom innebörden av begreppet operation varit oklart, bl. a. vad gäller fraktavtal med flera parter och flera lastnings- och lossningspunkter. Detsamma gäller klargörandet beträffande frakt av tomma containers.

Samtidigt förefaller inte detta förslag koordinerat med förslaget om utstationering nedan. Transportföretagen har svårt att förstå varför cabotageperioden kortas ned till fem dagar eftersom den samtidigt föreslagna tillämpningen av utstationeringsreglerna jämnar ut konkurrensvillkoren. Om cabotagetransporter skall omfattas av de i paketet föreslagna utstationeringsreglerna från första dagen (COM(2017) 278 Art. 2 punkt 2, se även förklaring sid 10), sker rimligen en sådan utjämning av skillnaderna i lönenivån att någon annan begränsning

inte behövs än klara regler om när verksamheten blir så permanent att operatören måste etablera sig i värdlandet.

Om begränsningen till ett visst antal cabotageresor upphävs blir också preciseringen i Art 2 punkt 6 att en cabotageoperation kan omfatta flera på- och avlastningar överflödigt eftersom den inte längre fyller något ändamål.

Transportföretagen beklagar att Kommissionen inte tagit tillfället att göra fler klargöranden för att underlätta tillämpningen av reglerna om cabotage.

I dokumentet ”Questions and Answers” från 2011 om de nu gällande reglerna ger Kommissionen t.ex. sin syn på ett antal tolkningsfrågor.

Det gäller t.ex. frågan om hur cabotageperioden skall tidsberäknas, t.ex. om det anses börja klockan 00.00 samma dag som den sista internationella lasten lossades eller om perioden inleds vid midnatt samma dag. Det finns visserligen en EU-regel om beräkning av tid, men av läsbarhetsskäl vore en precisering eller en hänvisning till reglerna om tidsberäkning önskvärd.

En annan fråga är om all internationell last måste vara lossad innan en cabotageoperation får påbörjas.

En fråga som inte heller tagits upp i förslaget är innebörden av tillfällighetskravet som finns i definitionen av cabotage i Artikel 2 punkt 6. Enligt Kommissionens uppfattning i en s.k. REFIT Ex-Post Evaluation från 2016 är tillfällighetskravet uppfyllt om reglerna om internationell resa, tid och antal resor i Artikel 8 respekteras, oavsett hur regelmässigt operationerna än sker. Den uppfattningen är dock omstridd och Kommissionen borde ha passat på tillfället att få upp frågan på bordet. Med hänsyn till att EU-lagstiftaren fritt bestämmer villkoren för cabotage enligt Artikel 91 (1) b FEUF är valmöjligheterna många, från att bestämma ett visst antal cabotageperioder per år till att samordna med de 2016 föreslagna reglerna i utstationeringsdirektivet som innebär att en arbetstagare anses omstationerad efter två år (COM (2016) 128).

Den nuvarande situationen som verkar innebära att långvarigt och regelmässigt cabotage kan fortgå utan att fråga om etablering i värdlandet uppstår är inte tillfredsställande. Nuvarande reglering av tillfällighetsbegreppet innebär enligt Transportföretagen i praktiken en närmast full öppning av cabotagemarknaden med trafik som i praktiken kan var långvarig och regelbunden. Transportföretagen anser därför att förslaget om förenklade och mindre ingripande regler om utstationering vad gäller notifiering, dokumentationsplikt och slopandet av möjligheten att föreskriva att en representant skall finnas i utstationeringslandet inte är lämpat för cabotage så länge som frågan om en rimlig definition av tillfällighetsbegreppet inte är löst.

Vad gäller förslaget om möjligheten att utöva en cabotagerättighet i grannländer till värdlandet välkomnar Transportföretagen den förenklade förslaget medför jämfört med nuvarande ordning. Transportföretagen anser dock att det samtidigt borde göras klart att om resan till grannlandet innefattar en ny internationell transport som grundar cabotagerätt utsläcker denna nya cabotagerättighet den gamla, så snart den nya rättigheten kan utövas.

Den internationella transporten ska enligt förslaget kunna styrkas vid en vägkantskontroll. Åkeriet får styrka detta med elektroniska handlingar, som t ex E-CMR fraktsedel. Transportföretagen anser att detta förslag är utmärkt och framåtsyftande.

Kommissionen föreslår vidare att medlemsstaterna per den 1 januari 2020 skall kontrollera minst 2 % av alla cabotageoperationer och att efter den 1 januari 2022 detta ska utökas till 3 %. Antalet kontroller ska enligt EU-kommissionens förslag bygga på av behörig myndighet i varje medlemsstat till Eurostat inrapporterade uppgifter om tonkilometer. Transportföretagen upprepar tidigare påpekande om att resurser för kontroller av vägtransportmarknaden är helt avgörande för marknadens funktion och för att undvika brott mot existerande lagstiftning. Hur kommer de nu föreslagna kraven på antalet kontroller fungera i Sverige? Kommer tillräckliga kontrollresurser finnas tillgängliga från 2020? Är Trafikanalys statistik över tonkilometer rättvisande?

Transportföretagen betonar att det är viktigt att reglerna om marknadstillträde, särskilt när det gäller cabotage, är klara och begripliga. Sådana klara och begripliga regler innebär rättssäkerhet för operatören och andra ansvariga och är en förutsättning för att det skall vara möjligt att genomföra meningsfulla kontroller i enlighet med det mål som anges i förslaget. Reglerna bör vara så klara och otvetydiga att en enkel kontroll av fakta räcker för att konstatera om en överträdelse har skett. Vare sig nu gällande regler eller förslaget uppfyller det kravet.

Kommissionen föreslår ett beställaransvar om beställaren ingått ett transportavtal med vetskap om att åkeriet överträder bestämmelserna. Transportföretagen stöder detta förslag under förutsättning att det avser ett ansvar för operatör i nästa led i enlighet med förslaget i den rapport som Transportstyrelsen lämnat till Näringsdepartementet den 2 maj.

Förslag till ändringar i direktiv (1/2006) om användning av hyrda fordon utan förare

Förslaget möjliggör enligt Transportföretagen mer flexibelt bruk av hyrda lastbilar. Detta förbättrar bl. a. möjligheterna att tillgodose plötsliga behov av kapacitetsökning. Möjligheten att begränsa uthyrningstiden till fyra månader för att förebygga utnyttjande av skattedifferenser som konkurrensmedel förefaller rimlig.

Förslag till ändring i förordning (561/2006) om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (165/2014) om färdskrivare

Ändringsförslagen framstår i huvudsak som väl motiverade och baserade på de konkreta tillämpningsfrågor som uppkommit. Transportföretagen välkomnar särskilt klagörandena av innebörden av icke kommersiell resa, preciseringarna av omfattningen av kravet på bruk av färdskrivare, klagörandena beträffande vilotid i fordonet och möjligheterna att bruka reguljär respektive avkortad veckovila under en fyraveckorsperiod, men med följande anmärkningar.

Frågan om vilotid i fordonet är i praktiken ofta en fråga som styrs av tillgången på säkra parkeringsplatser. För att den föreslagna regeln om vilotid i fordonet skall framstå som realistisk och följas i praktiken är det enligt Transportföretagens mening av avgörande vikt att det finns ett

tillräckligt utbud av säkra parkeringsplatser. En undantagsregel för situationer där detta inte är fallet borde därför övervägas.

Kompensationen efter en förkortad veckovila skall idag läggas tillsammans med en annan vila på minst nio timmar. Denna möjlighet försvinner i det föreliggande förslaget. Kompensationen ska enligt detta tas tillsammans med en veckovila på minst 45 timmar, det vill säga tillsammans med en reguljär veckovila. Det innebär, enligt förslaget på fyra veckors beräkningstid ovan, att möjligheterna för kompensationstillfällen sjunker från ca 25 st. till endast de 2-3 reguljära veckovilorna inom fyraveckorsperioden. Detta innebär enligt Transportföretagen en allvarlig begränsning i flexibiliteten för vägtransportnäringarna.

Transportföretagen noterar att de föreslagna ändringarna inte påverkar den samlade fördelningen mellan kör- och vilotid men ändå ger en utökad flexibilitet men att samtidigt flexibiliteten inskränks avsevärt genom förändringen av kompensationsvillkoren enligt ovan.

Ett antal delar i förslaget synes dock otydliga, försvårande och i verkar något fall motverka det trafiksäkerhetssyfte som är en av grunderna i detta regelverk.

- Att till exempel ta bort viktgränsen vid 7,5 ton för icke kommersiella transporter öppnar möjligheten att få möta ett 60-tons ekipage där föraren inte behöver följa kör- och vilotider eller vägarbetstidslagen. Kommissionen hänvisar i sin motivering till domen C-317/12 vid EU-domstolen. Transportföretagen ifrågasätter om inte Kommissionen missuppfattat domen som verkar bygga på förutsättningen att undantaget gäller fordon under 7,5 ton och anser att frågan bör lyfts fram i rådsarbetet.
- Vad gäller förslaget i artikel 6 som justerar en befintlig regel om registrering av tid beträffande kommersiella operationer som faller utanför förordningen är det svårt att se hur den skall kunna tillämpas t.ex. då föraren kan vara undantagen enligt artikel 13 och därmed även vara undantagen att följa artikel 5-9.
- I artikel 7, stycke tre, fastställs vad som tidigare tillämpats, att en förare i ett s.k. multibemannat fordon som inte utför några arbetsuppgifter får tillgodoräkna sig den tiden som rast, dock som längst i 45 minuter men att detta är upp till förarens fria val, något som dock inte är acceptabelt ur planeringssynpunkt. Transportföretagen anser att det alltid måste vara fråga om en godkänd rast i enlighet med vad som gäller i dag.
- Artikel 8.8b som reglerar att föraren ska beredas möjlighet att tillbringa en veckovila om minst 45 timmar på hemorten var tredje vecka bör harmoniseras mot förslaget i 8.6 så att det kommer att gälla för var fjärde vecka.
- Artikel 12, andra stycket är bra men det är otydligt när detta undantag ska kunna tillämpas.

Transportföretagen välkomnar också preciseringen av kriterierna för påföljdsbestämning vid överträdelser.

Transportföretagen ser gärna att artikel nr 16 tas bort ur förordningen då den är obsolet eftersom tillämpningen av turlista och tjänstgöringsschema inte är tillåtet efter den 31 december 2007 enligt ändring av (EEG) nr 3821/85 i artikel 3.1 vilken återfinns i (EU) nr 561/2006 artikel 26.2.

Beträffande de föreslagna ändringarna i förordningen om färdskrivare noterar Transportföretagen särskilt skyldigheten att registrera en gränsövergång för att underlätta efterlevnadskontrollen av reglerna om utstationering och marknadstillträde.

Uppgiften läggs i förslaget på föraren. Manuellt införanden av data är en stor källa till överträdelse. I artikel 8 i färdskrivarförordningen (165/2014) anges att färdskrivaren med automatik ska registrera positionen för var dagens arbete börjar och slutar samt att fordonets position registreras var tredje timma. Vi menar att gränspassager ska registreras med samma automatik för att eliminera ytterligare en källa till regelöverträdelser genom misstag. Det antal analoga färdskrivare som finns i bruk vid internationell trafik då detta föreslagna regelverk träder i kraft torde vara ytterst begränsat så att manuell registrering i sådana fall kan accepteras. Förslaget i sig bör bl. a. underlätta kontrollen av efterlevnaden av regler om utstationering och marknadstillträde och Transportföretagen är positiva till detta.

Transportföretagen har också noterat det konsultationspapper beträffande arbetstidsdirektivet (15/2002) som också ingår i mobilitetspaketet.

Förslag till ändring i direktiv (22/2006) beträffande tillsynskrav och särskilda bestämmelser om utstationering av förare i vägtransportsektorn (COM (2017) 282)

Förslagen till ändringar i direktiv 22/2006 innebär en att direktivets tillämpningsområde utvidgas till att gälla också tillsynskravet beträffande arbetstidsbestämmelserna enligt direktiv 15/2002. Reglerna om informationsutbyte mellan medlemsstaterna skärps. En uppstramning av systemet för riskvärdering av företagen föreslås. Medlemsstaterna åläggs införa sådana system och det uppdras åt Kommissionen att i implementeringsregler definiera en gemensam metod för riskberäkning. Kommissionen fastställa gemensamma arbetsmetoder för kontroll. Arbets sättet blir med andra ord mer likformigt.

Att kommissionen vill förtydliga och förbättra kontrollen av arbetstidsdirektivet (2002/15/EG) är förståeligt då regelverket inte implementerats aktivt av alla MS. Reglerna är till största delen dispositiva och Transportföretagens mening är att det är parterna som ska utöva kontroll över dessa delar. Exempelvis är förslaget i ändringspunkten 9 (Annex 1 ny punkt 6) en sådan bestämmelse som parterna kan avtala bort genom ett kollektivavtal. Endast fem punkter kvarstår för myndighetskontroll och det är:

- Sammanlagd genomsnittlig arbetstid,
- Lärlingars och praktikanter viloperiod,
- Specialregler om raster,
- Krav på att registrera arbetstiden samt
- Nattperiodens absoluta gränser

Arbetstidsdirektivet (15/2002) gäller miniminormer för arbetstid. Implementeringen har som nämnts varit ojämn och svåröverskådlig, vilket bl. a. framgår av det ovannämnda konsultationspapperet avseende en eventuell översyn av direktivet. Mot den bakgrunden anser Transportföretagen att det kan visa sig bli besvärligt att genomföra kontroller i praktiken och att få fram information om regelverket i andra länder i den mån det behövs.

I ändringsförslagets artikel 2.3 framgår att 3 % av alla dagar då en förare kört ett fordon som omfattas av kör- och vilotidsreglerna ska kontrolleras. I den blankett för beräkning av antalet kontroller som tillhandahålls av kommissionen framgår inte detta beräkningssätt varför flera medlemsstater baserar antalet kontroller på antalet arbetsdagar för en individ (i Sverige ca 220 dagar) multiplicerat med antalet fordon utan hänsyn tas skiftgång och multibemanning. Det framräknade talet ska multipliceras med mellan 1,3 till 2,0 förare i snitt beroende på fordonstyp och trafikslag. Exempelvis går det flera förare per dygn och fordon i linjetrafik med buss (längre än 50 km) och i skogstransporter eller i fjärtrafik. Transportföretagen menar att detta måste uppmärksammas, liksom att som bristen av kontrollpersonal blir än mer uppenbar.

Förslaget om särskilda utstationeringsreglerna för förare i landsvägstransportsektorn vad gäller direktiv 96/71 och 67/2014 klargör att utstationeringsreglerna gäller för all vägtransport, inklusive internationella transporter.

Vare sig förslaget eller nu gällande utstationeringsregler innehåller något undantag för transitttransporter. Att utstationeringsreglerna inte gäller transitttransporter framgår dock indirekt genom regeln i Direktiv 96/71 Artikel 1 att den tjänst som omfattas av reglerna skall vara avsedd för en mottagare med verksamhet i utstationeringslandet. Det borde dock göras klarare att detta är fallet genom en särskild regel som uttryckligen undantar transitttransporter.

För de internationella transporter föreslås en karenstid på tre dagar per kalendermånad vad gäller rätt till betald semester och minimilön. Det verkar trots detta vara fråga om en utstationering med bl. a. anmälningsskyldighet och dokumentationskrav. Förslaget innehåller även regler för hur karenstiden skall beräknas. Den föreslagna regeln framstår som komplex och svårkontrollerbar i praktiken. Transportföretagen ifrågasätter därför om internationella transporter alls borde omfattas av utstationeringsreglerna. Frågan om vägtransportledet i kombinerade transporter bör kunna lösas med en specialregel.

Utstationering enligt direktivet skall föregås av en anmälan som är ganska omfattande. Den kan gälla högst de närmaste sex månaderna. Det kan vara lämpligt att bemyndiga Kommissionen att utforma en EU-gemensam blankett eller ett digitalt formulär för att underlätta uppgiftslämnande och kontroll.

Myndighetskontakt i övrigt skall i stort sett hanteras av föraren som vid vägkontroller skall kunna tillhandahålla relevant dokumentation i papperskopia eller elektronisk form. Operatören skall också ha viss skyldighet att skyndsamt leverera efterfrågade dokument om myndigheterna i utstationeringslandet begär det.

Krav utöver vad som framgår av förslaget får inte ställas. Det finns alltså inget utrymme för att kräva en representant på plats för att genomföra, förhandlingar för att sluta avtal m.m.

Kontrollerna inom dessa områden torde även de vara mycket personalkrävande varför Transportföretagen förordar att rekryteringsinsatser skyndsamt bör initieras om regelverket skall bli meningsfullt och fungerande.

Transportföretagen välkomnar i sig det klargörande som förslaget innebär. De lösningar som föreslås framstår i stort sett som rimliga och väl avvägda. Mervärdet av att förslaget omfattar också internationella transporter ifrågasätts dock enligt vad som sagts ovan. Under alla

förhållanden ifrågasätts om karenstiden på tre dagar inte är väl kort för transporter i större medlemsländer som t.ex. Sverige och Spanien.

Som framgått ovan under godsförordningen föreslås att vissa utstationeringsregler skall tillämpas för cabotage utan någon karensdag alls. Transportföretagen ifrågasätter emellertid vilka möjligheter som i praktiken finns att kontrollera regelefterlevnaden när det gäller korta cabotageperioder som en halv eller en arbetsdag och om mervärdet av att tillämpa direktivet på så korta uppehåll.

Samtidigt kan ifrågasättas om inte normala regler om notifiering m.m. bör gälla för cabotage i övrigt med tanke på de möjligheter regelverket medger att utöva cabotageverksamhet under närmast permanenta former, enligt vad som närmare utvecklats i anslutning till godsförordningen ovan. För att de förenklade reglerna enligt förslaget skall tillämpas på cabotage bör först frågan om cabotageverksamhetens tillfälliga natur lösas.

Transportföretagen drar vidare slutsatsen att förslagets tillämpningsområde även kommer att omfatta landsvägsledet i en kombinerad transport. Det är inte helt klart om en sådan transportskall anses som nationell eller som en del i en internationell transportkedja. I det senare fallet gäller karenstiden om tre dagar. Den frågan bör klargöras i det aviserade kommande kombidirektivet. Oavsett om karenstiden är tillämplig eller inte hade det varit lämpligt med en harmonisering mellan dessa bestämmelser och de om marknadstillträde/cabotage (se ovan).

Transportföretagen konstaterar också att de förslag om utstationering och vägtransporter som lagts i Ds 2017:22 och som nyligen remitterats av regeringen går vida längre än Kommissionens förslag. Detta gäller också den svenska reglerna om utstationering, särskilt efter de ändringar som införts från 1 juni genom SFS 2017:320 och 2017:319. En slutsats beträffande detta bör enligt Transportföretagen vara att något svenskt lagstiftningsinitiativ inte bör tas med utgångspunkt i Ds 2017:22 innan Kommissionens förslag kommit igenom EU:s lagstiftningsprocess.

Förslag till ändring av Eurovinjettdirektivet (62/1999)

Förslaget beträffande vägavgifter (COM (2017) 275) vidgar tillämpningsområdet för direktivet till lättare lastfordon, bussar och personbilar. Det innebär skärpta krav på icke diskriminering. Tidsbestämda avgifter föreslås utfasade och möjligheten till internalisering av externa kostnader vidgas och viss öronmärkning av avgiftsinkomster föreslås. Möjligheterna att lämna kompensation för införande av vägtullar genom t.ex. skattereduktion begränsas genom en uttrycklig föreskrift att kompensationen inte får stå i strid mot vare sig diskrimineringsförbudet eller statsstödsreglerna.

Också med beaktande av de nu förslagna ändringarna är tullar inget obligatorium och ett tullsystem behöver inte omfatta hela vägnätet förutsatt att det inte är diskriminerande.

Ett ytterligare förslag gäller sänkning av miniminivån för skatter på lastbilar (COM (2017) 276). Transportföretagen noterar att förslaget möjligen skulle kunna ge utrymme för kompenserande skattesänkningar vid ett införande av en svensk kilometerskatt, om en sådan skulle bli aktuell.

Transportföretagen stöder sedan länge principen om internalisering av externa effekter i transportsektorn. Vi noterar också med intresse riktlinjerna om öronmärkning av intäkterna från sådan internalisering inom ramen för Eurovignette, som vi tror på sikt skulle kunna underlätta acceptansen vid införande av sådana styrmedel i Sverige, direkt inriktade på miljöeffekterna.

Transportföretagen ifrågasätter emellertid den del av förslaget som innebär att tillämpningsområdet för direktivet utvidgas till att även innefatta bussar. Ett motiv som anges för detta förslag är att busstrafik skulle betala mindre för infrastrukturanvändning jämfört med järnvägstransporter. En aktuell studie från IRU (26 september 2016) har emellertid visat att busstrafik betalar väsentligen mer i skatter och avgifter totalt än järnvägstransporter och även är överinternaliserad med hänsyn till externa effekter. Såväl EU som den svenska regeringen och riksdagen har dessutom en ökad kollektivtrafikandel av resandet som en prioritet. Eftersom förslaget om att bussar ska omfattas av vägavgifter skulle innebära ökade kostnader för kollektivtrafiken jämfört med idag riskerar detta motverka ambitionen att använda kollektivtrafiken som ett verktyg i miljö- och klimatarbetet.

Skulle det visa sig omöjligt att i rådsarbetet få tillräckligt stöd för en sådan allmän begränsning av direktivets tillämpningsområde bör Sverige i vart fall verka för att varje medlemsstat kan undanta bussar inom sitt territorium förutsatt att detta sker på ett icke diskriminerande sätt.

Förslag till omarbetning av direktiv (52/2004) om det europeiska elektroniska väggtullsystemet.

Förslaget innebär ännu ett försök att genomföra den 2004 beslutade driftskompatibiliteten mellan de europeiska systemen för vägavgifter. Avsikten är att skapa en "one stop shop" för avtal och betalning av vägavgifter inom EES.

Spåren av de tidigare försöken att genomföra direktivet förfäras, men Transportföretagen stöder i sak detta försök som skulle kunna medföra stora förenklingar och besparingar för transportsektorns företag.

Slutord

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

Med vänlig hälsning



Ulf Perbo

Näringspolitisk chef

Transportföretagen

