

Kopia till

n.registrator@regeringskansliet.se  
peter.kalliopuro@regeringskansliet.seRegeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remissvar – Europeiska kommissionens förslag inom ramen för sitt mobilitetspaket

Transportstyrelsen har fått tillfälle att yttra sig över Europeiska kommissionens förslag inom ramen för sitt mobilitetspaket.

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker till stora delar förslagen i mobilitetspaketet men avstyrker i de delar som anges nedan. Utöver detta har vi lämnat synpunkter kring kommissionens förslag.

Förslagen som Transportstyrelsen avstyrker är:

- Medlemsstaternas valmöjlighet avseende vilka krav som ska uppfyllas för att beviljas tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik med lätta fordon
- Kvantitetskrav på vägkontroller av cabotagetransporter i godsförordningen
- Utvidgning av undantag i kör- och vilotidsförordningen för icke kommersiella transporter av gods över 3,5 ton
- Ändring av registrering av arbetstid i kör- och vilotidsförordningen
- Ändringar i bestämmelser om veckovila i kör- och vilotidsförordningen
- Avvikelser från regelverket för att nå lämplig plats att stanna på i kör- och vilotidsförordningen
- Införande av nationella regler gällande kör- och vilotider för bussar i linjetrafik kortare än 50 km

- Införande i kontroldirektivet om krav på kontroller av vägarbetstidslagen

## **Transportstyrelsens synpunkter**

### **1. Tillståndsförordningen (EG) nr 1071/2009 och godsförordningen (EG) nr 1072/2009**

#### Tillståndsförordningen

##### **Tillståndskrav lätta fordon**

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om tillståndskrav för lätta fordon (upphävande av artikel 1.4 a). Vi avstyrker dock möjligheten för medlemsstaterna att välja vilka krav som ska tillämpas vid tillståndsgivningen.

Vi anser dock att föreslagen valmöjlighet för medlemsstaterna att tillämpa vissa bestämmelser (gott anseende, yrkeskunnande och trafikansvarig) (artikel 1.6) kan anses strida mot ett av syftena med förordningsändringarna om att skapa enhetlighet mellan medlemsstaterna. Jfr artikel 3.2 som utgår just för att bestämmelsen lett till skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller kraven för tillträde till yrket. I skäl 2 i förslaget till förordningen anges vidare att man vill införa minimiregler för företag som använder fordon med högsta vikt 3,5 ton. Bland annat anges att syftet är att utjämna konkurrensvillkoren mellan olika transportörer.

##### **Villkor rörande etableringskravet**

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen om etableringskraven då det är positivt att kommissionen söker lösningar för att försvåra för brevlådeföretag, dvs. sådana företag som formellt sett är etablerade i ett land, men som bedriver den faktiska verksamheten i ett annat land (artikel 5).

Vi ifrågasätter dock om de skärpningar som föreslås (artikel 5 a, c och d) verkligen kommer att leda till en minskning av brevlådeföretag. Vissa av dagens krav kan synas föråldrade när det gäller krav på att ett företag ska förfoga över ett driftsställe med lokaler där företaget ska bevara sin centrala företagsinformation och hålla dessa handlingar tillgängliga samt krav på att ha nödvändig administrativ utrustning vid driftsstället. Det föreslås nu en skärpning av dessa krav (artikel 5 a, c och d). I dagens samhälle ger teknikutvecklingen olika möjligheter att bevara och tillgängliggöra handlingar. Många av godsföretagen består dessutom av enskilda åkare som har kontoret i bostaden. Det är tänkbart att den tekniska utvecklingen på sikt kan möjliggöra att en åkare har sitt kontor i bilen.

Däremot anser vi att det föreslagna nya kravet (artikel 5 e) skulle kunna bidra till en bättre kontroll av brevlådeföretag, om än att det finns vissa otydligheter som behöver klargöras. Transportstyrelsen ställer sig undrande till hur beräkningen och kontrollen ska göras av det nya kravet på att tillgångar och anställd personal ska stå i proportion till anläggningens verksamhet (artikel 5 e). Här finns en risk för att medlemsstaterna tillämpar olika bedömningar. Tanken torde inte vara att ett företag måste anställa all personal som behövs utan att de även kan anlita personal från ett bemanningsföretag. De har då inte anställd personal utan anlita personal. Även dessa torde behöva beaktas när beräkning ska göras i proportion till anläggningens verksamhet. En särskild fråga uppkommer om hur beräkningen ska göras, och därmed kontrolleras, vid tillståndsgivning. Det kan inte krävas att företaget har anställd personal innan tillståndet är beviljat.

För att säkerställa regelefterlevnaden av etableringskravet är det troligt att kontrollerna kommer att behöva utföras på plats. Vi tolkar också kommissionens förslag på utökade krav på administrativt samarbete att en medlemsstat kan kräva att myndigheter i en annan medlemsstat genomför kontroller på plats (artikel 18). Vidare föreslås att en begäran om information eller kontroll på plats ska genomföras inom 25 arbetsdagar. Det kan bli svårt att uppfylla, särskilt mot bakgrund av att kontrollen kan behöva utföras i ett företags lokaler som, när det gäller den enskilde åkaren, kan vara en bostad. Transportstyrelsen utövar i dag enbart skrivbordstillsyn.

### **Villkor rörande kravet på gott anseende**

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen om ändringar rörande kravet på gott anseende. Ett av förslagen innebär ett tydliggörande av vilka personer som ska prövas avseende det goda anseendet (verkställande direktörer, parter i ett bolag, andra juridiska ombud och alla andra relevanta personer enligt medlemsstatens beslut) (artikel 6.1 andra stycket). Förslaget innebär att följdändringar, om vilka personer som avses, behöver göras i artiklarna 6.1 a, 6.1 b och 6.2.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att allvarlighetsgraden för olika överträdelser ska regleras i delegerade akter.

Vi ser positivt på att allvarlighetsgrad för de tillkommande överträdelserna av gemenskapsbestämmelser ska regleras (artikel 6) men anser att kommissionen bör göra detta i form av genomförandeakter istället för delegerade akter (artikel 24 a).

Transportstyrelsen anser att det är oklart varför listan över gemenskapsreglerna ska kompletteras med ”tillämplig lag för avtalsförpliktelser”. Om sådan finns, är det möjligt med fällande domar eller

sanktioner inom det området? Detta då sådant krävs för att det goda anseendet ska ifrågasättas. Om det är sedvanliga avtalsförhållanden som avses lär det bli mycket svårt att få kännedom om när avtal inte följs.

### **Krav på ytterligare information i registren**

Transportstyrelsen tillstyrker delvis förslagen om krav på ytterligare information i de nationella registren.

Kommissionen föreslår att vissa uppgifter ska samlas in för registrering i de nationella registren. Det gäller bland annat krav på antalet anställda samt sammanlagda tillgångar, skulder, eget kapital och omsättningen under de senaste två åren (artikel 16 h och i). Syftet synes vara att lättare kunna kontrollera etableringskravet och därmed försvåra för brevlådeföretag. Transportstyrelsen anser dock att kravet enbart bör gälla för företag som bedriver internationella transporter och inte företag som enbart bedriver nationella transporter, eftersom dessa företag inte kan misstänkas för att vara brevlådeföretag. Detta för att inte lägga en onödig administrativ pålaga på de företag som endast bedriver nationell verksamhet.

Kommissionen föreslår även krav på att företagets riskvärde, i enlighet med direktiv 2006/22/EG, ska registreras (artikel 16 j). I förslaget till artikel 9.1 i 2006/22/EG regleras att riskvärderingssystemet ska grundas på överträdelse av förordning (EG) nr 561/2006, förordning (EU) nr 165/2014 och nationella bestämmelser som införlivar direktiv 2002/15/EG. Vidare anges att kommissionen genom genomförandeakter ska fastställa en gemensam formel för beräkning av riskvärdering. Förslaget kan tolkas som att det enbart är riskvärdet för 2006/22/EG som ska föras in i registret. Transportstyrelsen undrar därför hur riskvärdet enligt artikel 12.1 i förordning (EG) nr 1071/2009, som även innefattar andra överträdelse än de som nämns ovan, ska hanteras.

### **Rapportering av uppgifter**

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen om rapportering av uppgifter med följande kommentarer. Det föreslås att medlemsstaterna ska rapportera information till kommissionen om fordon under 3,5 ton, t.ex. antal tillstånd, antal anmälda fordon och den beräknade andelen av dessas transporter i förhållande till hela transportmarknaden (artikel 26).

Den beräknade andelen av de lätta fordonens transporter i förhållande till hela transportmarknaden kan bli svårt att få fram. Trafikanalys har visserligen fått ett regeringsuppdrag att förbättra statistiken om lätta lastbilar och distributionsfordon men fokus är på stadsmiljöer. Förslaget i sig är oklart i delen ”i den sammanlagda vägtransportverksamheten ... fördelat på nationella transporter, internationella transporter och cabotaget transporter”. Transportstyrelsen anser att om kommissionen vill ha likalydande uppgifter

från alla medlemsstater måste det framgå tydligare vad som önskas. Ska ”sammanlagda vägtransportverksamheten” tolkas utifrån körda kilometer, antal transporter, godsmängd eller transportarbete? Eller ska det tolkas som hur stor andel av totalt registrerade fordon på yrkestrafiktillstånd som utgörs av lätta fordon? Tillstånd registreras (buss eller gods) och för hur många fordon den ekonomiska prövningen är gjord på. Någon uppdelning görs i dag inte mellan tunga och lätta fordon. Med föreslagen artikel 16.2 g går det att få fram hur många fordon tillståndshavaren har kopplat till sitt tillstånd (vilket redan är möjligt i Sverige). Dessa uppgifter visar då hur många fordon som används vid buss- respektive godstransporter, i alla fall hur många fordon som har kopplats till respektive tillstånd. Om de sedan används för nationell eller internationell transport eller cabotagetransport går inte att få fram. För att kontrollerna ska bli enhetliga mellan medlemsstaterna är det önskvärt med förtydliganden avseende ovanstående frågeställningar.

### **Övrigt**

Transportstyrelsen noterar att det torde ha blivit ett fel i den svenska översättningen av artikel 1.4 b andra stycket. Nämda stycke börjar med ”Godstransporter på väg...” men exemplifieras genom bland annat transport av personer (för välgörande ändamål). I den engelska versionen används ”Any carriage by road...” vilket omfattar mer än bara godstransporter.

### **Godsförordningen**

#### **Ändrade villkor för cabotagetransporter**

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om ändrade villkor för cabotagetransporter.

Transportstyrelsen anser att det är positivt att kommissionen söker lösningar för att öka kontrollerbarheten av cabotagetransporter. I och med att begränsningen av antalet transporter tas bort blir det lättare att kontrollera om transporten är laglig. I praktiken behöver föraren endast visa upp bevismaterial för den inkommande internationella godstransporten samt gemenskapstillståndet och i förekommande fall ett förarbevis.

Däremot kan det föreslagna antal dagar (5) där man får utföra obegränsat med cabotagetransporter få konsekvenser. Exempel på detta kan vara:

- Det kan leda till en marknad för systematiskt cabotage där man var femte dag utför en internationell transport och därmed får rätt till fem nya dagar med obegränsade cabotagetransporter. Både i värdmedlemsstaten och i angränsande medlemsstater.

- Det öppnar upp för en konkurrens inom exempelvis distributionsmarknaden där möjligheten för flera korta transporter ökar.
- I skälen till utstationeringsdirektivet förtydligas det att cabotagetransporter omfattas av kraven i direktivet. Utstationeringsdirektivet omfattar endast anställda, och det kan därför innebära en marknad där transporter utförs av egenföretagare i form av lagligt systematiskt cabotage på ett sätt som inte är avsikten.
- Det finns en utmaning för medlemsstaterna hur kontrollen av utstationering ska genomföras. Exempelvis måste nya rutiner för samverkan mellan myndigheter införas.

### **Krav på kontroller av antal cabotagetransporter**

Transportstyrelsen avstyrker förslaget.

Transportstyrelsen har förståelse för varför kommissionen lämnar detta förslag eftersom man kan anta att syftet är att ett ökat antal kontroller ger en ökad regelefterlevnad. Det ligger dock i sakens natur att medlemsstaterna kan ha olika problem med regelefterlevnaden på transportmarknaden och att man därför själv bör bestämma vilka kontroller som behövs på nationell nivå.

När det gäller förslaget som sådant har vi följande kommentarer.

Förslaget innebär att medlemsstaterna ska kontrollera att specifikt antal tonkilometer. Eurostat ska redovisa hur många tonkilometer som ska kontrolleras baserat på tidigare års omfattning av cabotagetransporter i medlemsstaten. Det blir en ökad administrativ börda för kontrollmyndigheten att kontrollera antal tonkilometer istället för antal cabotagetransporter. Det kan också finnas skäl att ifrågasätta om det underlag som Eurostat får in från de olika medlemsländerna gällande cabotagetransporter är relevant eftersom kvalitén i respektive lands undersökning varierar då de är designade på olika sätt.

För att kontrollerna ska bli enhetliga mellan medlemsstaterna är det önskvärt med ett förtydligande av vad som avses med en cabotagekontroll. (till exempel, omfattar detta även kontroll av en kombinerad transport eller en internationell transport?).

### **Beställaransvar**

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget.

Sverige har i dag beställansvar för den som sluter avtal med trafikutövaren. Erfarenhetsmässigt är det svårt att lagföra dessa brott, särskilt när det handlar om gränsöverskridande transporter där de inblandande aktörerna befinner sig utomlands.

Ett utökat beställansvar likt det som kommissionen föreslår finns som förslag i Transportstyrelsens utredning ”Uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken”, vilket lämnades till regeringen den 2 maj 2017. Transportstyrelsens uppfattning är dock att kravet i kommissionens förslag att överträdelsen skett medvetet kommer leda till svårigheter att bevisa och därmed lagföra överträdelser. För att uppnå effektivare regler kan man överväga om i vissa fall även oaktsamhet bör kunna föranleda straffansvar.

### **Ändring av kommissionens befogenheter**

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget.

Ändringar av kommissionens befogenheter att anta delegerade akter gällande utformning, giltighetstid och teknisk utveckling för gemenskapstillstånd och förartillstånd. Den befogenhet som kommissionen får bedöms vara av mindre karaktär och innebär inte att den kan göra ändringar som kan ha någon avgörande betydelse.

## **2. Direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg**

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget om ändring i direktiv 2006/1.

Förslaget om uppföljning av användning av fordon hyrda i en annan medlemsstat innebär ytterligare administrativa uppgifter för den behöriga myndigheten i Sverige i form av registrering och rapportering av data. Det är i dagsläget inte känt hur stora anpassningar av nationella elektroniska register som kan krävas och vilka kostnaderna blir för detta.

Om användningen av utländska hyrfordon ökar till följd av förslaget kan behovet av tillgång till uppgifter avseende fordon från andra medlemsstater behöva ses över. Exempel på detta kan vara om fordon är avställda eller finns anmälda på ett tillstånd i en annan medlemsstat.



### **3. Förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (EU) nr 165/2014 om färdskivare vid vägtransporter**

#### **Kör- och vilotidsförordningen**

##### **Utvidgning av undantag från (EG) nr 561/2006**

Transportstyrelsen avstyrker förslaget om utvidgning av undantag för icke-kommersiella transporter av gods över 3,5 ton.

Motsvarande förslag har funnits i regelverket tidigare men ändrats till dagens skrivning, det vill säga att gälla fordon eller fordonskombinationer över 7,5 ton. Anledningen till att man ändrade viktgränsen tidigare från 3,5 ton till 7,5 ton var att undantaget missbrukades och var svårt att kontrollera.

För att undantaget ska kunna nyttjas ökar den administrativa bördan på transportföretagen då de behöver kunna visa upp för kontrollmyndigheten vilka transporter som har utförts privat. Konsekvenserna av förslaget är att det kommer krävas någon form av vinst, inkomst, ersättning eller liknande för att en transport ska omfattas av förordningen.

Dessutom uppdateras inte det nationella undantaget i artikel 13 i på motsvarande sätt vilket innebär att alla icke-kommersiella transporter av gods undantas men inte alla icke-kommersiella persontransporter. Det innebär att olika regler kommer att gälla för person- och godsbefordran.

##### **Ändringar vid registrering av arbetstid**

Transportstyrelsen avstyrker förslaget.

I förslaget lägger man till en hänvisning för ”tillgänglighet” till vägarbetstidsdirektivet. Man tar bort begränsningen på att mata in uppgifter sen senaste dygns- eller veckovila och föreslår att man manuellt ska fylla i annat arbete och all tillgänglighet. Läser man förslaget tillsammans med artikel 34.3 andra stycket i färdskrivarförordningen innebär det att föraren måste använda den manuella inmatningsfunktionen (eller diagramblad/utskrift) för att visa hur denne har arbetat. Det blir en lång tid bakåt som ska registreras, vilket leder till att en förare som jobbar periodvis kan komma att behöva göra väldigt många inmatningar. Detta leder till ökad administrativ börda för transportföretagen. Dessutom är det inte möjligt att kontrollera om inmatningarna är korrekta.

Förslaget skapar utrymme för fler överträdelser mot företagen om ingen registrering gjorts, dvs. om en förare har vilat men glömt att registrera vilan genereras en överträdelse för förare och företag. Om däremot en förare registrerar vila trots att han inte har vilat så genereras ingen överträdelse.

Ur ett tillsynsperspektiv kan det leda till ökade kostnader att vid kontroll följa upp all oregistrerad tid för kontrollmyndigheterna.

### **Ändringar i veckovilobestämmelserna**

Transportstyrelsen avstyrker förslaget.

Vad gäller förbudet mot att ta normala veckovilor i fordonet vill Transportstyrelsen framföra följande ur ett kontrollperspektiv. Att kontrollera att normala veckovilor inte tas i fordonet är i praktiken omöjligt, enda gången det går att kontrollera är när föraren de facto tar sin vila, och kontrollerar man den då så bryter man förarens vila, eftersom föraren måste vara tillgänglig under kontrollen. Detta avbrott i veckovilan genererar i sin tur en överträdelse av kör- och vilotidsreglerna. Det är i stort sett omöjligt att kontrollera att en förare har möjlighet att ta sin veckovila hemma (eller på valfri privat plats) under en treveckorsperiod. Dessutom kommer kraven på att ha tillgång till säng och dusch, samt att kunna återvända hem, att leda till större administrativa kostnader för företagen och vid kontroll, då det enbart kommer kunna visas med hotellfakturor, resebiljetter m.m. Att föraren behöver åka tillbaka till sin stationeringsort var tredje vecka kan generera fler tomkörningar, vilket i så fall har en negativ effekt på miljön.

Ökad kostnad är att förvänta då utbyte eller uppdatering av den analysutrustning som används för kontroll och uppföljning kommer att krävas samt fortbildning av kontrolltjänstemän.

Fyraveckorsperioden skapar en större flexibilitet i planeringen för företagen men gör ingen skillnad ur kontrollhänseende. Ändringen av kompenseringen leder till enklare och effektivare kontroller.

### **Förare som medföljer fordon som transporteras med färja eller tåg**

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget med följande kommentar:

Förslaget innebär en större flexibilitet i planering för företagen, men kan också innebära att förarna får färre sammanhållna veckovilor.

### **Avvikelse från regelverket för att nå lämplig plats att stanna på**

Transportstyrelsen avstyrker förslaget.

Förslaget är otydligt formulerad vilket leder till att den blir svår att tolka vid vilka fall förutsättningarna för avvikelsen är tillämpliga.

### **Nationella regler gällande kör- och vilotider för bussar i linjetrafik kortare än 50 km**

Transportstyrelsen avstyrker förslaget.

Förare av bussar i linjetrafik kortare än 50 km omfattas av den generella arbetstidslagstiftningen idag. Förslaget innebär att ny kör- och vilotids

lagstiftning behöver tas fram nationellt. Förslaget kan innebära att dessa transporter då behöver ha färdskrivare. Det medför kostnader för tillsyn och ny lagstiftning för Transportstyrelsen samt administrativa och ekonomiska kostnader för transportföretagen.

### **Utbyte av information mellan medlemsländer**

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget.

Ett ökat utbyte av information mellan medlemsstater är positivt för att förbättra arbetsförhållandena för förare och motverka snedvridning av konkurrensförhållandena mellan transportföretag i Europa.

Förslagen medför kostnader för medlemsstaterna. Transportstyrelsen uppskattar att nödvändiga systemförändringar som förslagen medför i bland annat vägtrafikregistret uppgår till 5,5 miljoner.

### **Ytterligare förslag som vi tillstyrker**

Transportstyrelsen tillstyrker följande förslag:

- förtydligande gällande rastuttag i samband med multibemanning,
- medlemsstaterna får i brådskande fall under exceptionella omständigheter medge tillfälligt undantag under högst 30 dagar,
- fastställa regler för sanktioner,
- att tillämpa genomförandeakter vid implementering av kommissionens rekommenderade tillämpningar av regelverket.

### **Färdskrivarförordningen**

#### **Registrering i färdskrivaren av fordonets position vid gränspassage**

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget med följande kommentar:

Det finns ett begränsat antal minnesplatser för landsinmatning på förarkortet. Om en förare ofta passerar gränsövergångar kommer minnet fort att fyllas och börja skrivas över. Då räcker det inte längre med att ha 28 dagar som kopieringsintervall vad gäller förarkort (som är kravställt att ha minst 84 minnesplatser för land). Vidare så blir det en administrativ börda på de förare (som använder digitala färdskrivare som inte är smarta) som passerar flera landsgränser under samma arbetsdag, det kan exempelvis röra sig om förare som pendlar mellan två länder. Det går inte att kontrollera om korrekt landsinmatning skett, exempelvis kan en förare köra från Österrike till Sverige under en arbetsdag och då antingen passera ett land eller fem länder.

**Kommentar på översättningsfel:**

” The driver shall enter in the digital tachograph the symbols of the countries in which the daily working period started and finished as well as where and when the driver has crossed a border in the vehicle on arrival at the suitable stopping place.”

Fel översättning till svenska, korrekt svensk översättning är:

”Föraren ska i den digitala färdskrivaren föra in symbolerna för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas samt var och när föraren har passerat en gräns med fordonet och når en lämplig plats att stanna på.”

#### **4. Kontroldirektivet 2006/22/EG och utstationeringsdirektivet 96/71/EG**

##### Kontroldirektivet

Transportstyrelsen avstyrker förslaget.

Delar av vägarbetstidsreglerna är dispositiva, dvs. de kan avtalas bort och regleras genom lokala avtal. Det innebär i så fall att det är arbetstagarorganisationerna som utövar tillsyn över dessa delar. De dispositiva delarna som avtalats bort kan alltså inte kontrolleras i samband med företagskontroll och kontroll vid väg.

Vidare riskerar definitionen av egenföretagare och de lättnader som egenföretagare har i direktivet, svensk lag och medföljande föreskrift att orsaka tillämpningsfrågor. Här finns risk för olika tolkning mellan kontrollmyndigheter och mellan länder.

Vägarbetstidsreglerna skiljer sig från kör- och vilotidsreglerna eftersom kontrollförfarandet skiljer sig gällande kontrollperioden. I vägarbetstidslagstiftningen begär vi in material för fyra månader för att kunna kontrollera genomsnittlig veckoarbetstid och i företagskontrollen för kör- och vilotider begär vi in en kontrollperiod om två månader. Att föra samman dessa två företagskontroller till samma tillfälle skulle innebära att färre företag kontrolleras eftersom kontrollperioden blir längre.

Exempelvis genomsnittlig körtid per vecka i kör- och vilotidsförordningen är 56 timmar i veckan utan att annat arbete är inräknat och 90 timmar körtid på två veckor. I vägarbetstidslagstiftningen får arbetstiden per vecka inte överstiga 60 timmar och genomsnittliga arbetstiden beräknat utslaget på 4 månader maximalt 48 timmar per vecka.

Detta innebär att en sammanslagning av dessa två företagskontroller vid ett och samma tillfälle inte leder till effektivare kontroller. Mot den bakgrunden ställer förslaget krav på ökade resurser.

Andra exempel på skillnader:

- hur raster får delas upp,
- definitionen och betydelsen av arbetstid,
- definitionen och betydelsen av ”tillgänglighet”,
- hur semesterledighet och sjukfrånvaro registreras och kontrolleras.

Direktiv 2006/22/EG ändras för att även omfatta 2002/15/EG. Förslaget kommer att leda till ökade kostnader för kontrollmyndigheterna initialt då

förändrat kontrollförfarande ska implementeras. De ökade kostnaderna i de avseendena bör minska över tid och den administrativa bördan på kontrollmyndighet bör minska genom att man sammanslår företagskontroll och kontroll av 2002/15/EG.

Nämnda sammanslagning kommer dock leda till stora utmaningar i tillämpningen då alla delar av 2002/15/EG inte uppges ska omfattas av företagskontroll och det finns distinkta skillnader mellan regelverken, exempelvis vad gäller definitionen av arbetstid. Dessutom är delar av 2002/15/EG dispositiv i nuvarande lydelse, vilket delvis regleras genom nationella kollektivavtal. Efterlevnaden av kollektivavtalets bestämmelser följs upp av arbetsmarknadens parter, detta är således ingenting som kan kontrolleras vid polisens kontroll på väg. Idag finns det inte heller något krav på i vilket format registreringen av arbetstid ska ske.

Transportstyrelsen granskar företag vars mobila arbetstagare utför transporter som är nationellt undantagna kravet på färdskrivare men som alltså omfattas av vägarbetstidsreglerna.

### Utstationeringsdirektivet

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget med följande synpunkter.

Transportstyrelsen har noterat att direktivet praktiseras olika bland medlemsstaterna. Det är positivt att man nu söker en lösning i syfte att harmonisera förutsättningarna inom området för transporter. Med harmoniserade regler ökar förutsättningarna för en rättvis konkurrens.

### **Specialreglerna i förhållande till kombinerade transporter**

Det anges att internationella transporter som definieras i förordningarna 1072/2009 och 1073/2009 (godsförordningen och bussförordningen) omfattas. Däremot anges det inte uttryckligen vad som ska gälla för så kallade kombinerade transporter (som är internationella transporter men regleras i direktiv 92/106/EEG och inte i nyss nämnda förordningar). Detta är avgörande för om tidströskeln på mer än tre dagar ska vara tillämplig på de kombinerade transporterna. Denna otydlighet lämnar utrymme för tolkning om vad som gäller för kombinerade transporter vilket riskerar att leda till olika tillämpning i olika medlemsstater. Transportstyrelsen har ingen bestämd uppfattning om de kombinerade transporterna ska omfattas av tröskelvärdet eller inte, det viktiga är att reglerna är tydliga.

### **Anställda och egenföretagare**

Enligt artikel 2.2 i utstationeringsdirektivet avses med begreppet arbetstagare det begrepp som tillämpas i rätten i den medlemsstat inom vars territorium arbetstagaren är utstationerad. I det svenska arbetstagarbegreppet

omfattas inte egenföretagare. Inom transportsektorn är en stor andel av förarna både i Sverige och på EU-nivå egenföretagare, enligt en vedertagen uppskattning 50 procent av förarna. Därmed finns en risk att många förare inte kommer att omfattas av minimikraven på semesterdagar och lön som förslaget ställer upp. Detta skulle kunna få en mycket stor negativ effekt på syftet med förslaget, dvs. att förbättra förarnas ekonomiska villkor samt bidra till en sund konkurrens.

Som en konsekvens av ovanstående resonemang uppstår möjligheten för en egenföretagare att utföra (lagligt) systematiskt cabotage med de lättnader förslaget till förordning 1072/2009 där man får utföra obegränsat antal cabotagetransporter (mot nuvarande tre) under fem dagar i värdmedlemsstaten och i angränsande medlemsstater.

## 5. Eurovinjettdirektivet 1999/62/EG

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget med följande synpunkt.

Transportstyrelsens behandling av förslaget begränsar sig till följande:

Enligt artikel 7 g (4) ska kommissionen definiera referensvärden för CO<sub>2</sub>-utsläpp (koldioxidutsläpp) avseende tunga fordon som underlag för infrastrukturavgiften. Det här är något helt nytt och knyter an till två förordningar varav den ena<sup>1</sup> är beslutad men inte publicerad och den andra<sup>2</sup> är på förslagsstadiet.

Ändringsförslaget i direktivet innebär att CO<sub>2</sub>-data ska ersätta Euroklassen när infrastrukturavgiften ska differentieras. Euroklass ska användas fram till 2021.

Enligt förslaget, se fotnot 2 (Monitoring/Reporting) ska CO<sub>2</sub>-data publiceras av kommissionen senast 31 oktober 2020. Kommissionen ska därefter, inom ett år, anta en delegerad akt som ska innehålla referensvärden för CO<sub>2</sub>-utsläpp. Därefter, inom ett år, ska medlemsstaterna ”differentiera infrastrukturavgiften med beaktande av referensvärden för CO<sub>2</sub>-utsläpp och den relevanta fordonskategoriseringen.

Rent praktiskt betyder förslaget att det blir ett glapp från 2021 till senast 31 oktober 2022 (kan bli tidigare beroende på när KOM blir klar med den delegerade akten) då varken Euroklass eller CO<sub>2</sub>-data ska användas för infrastrukturavgiften. Frågan är om detta är ett förbiseende? Det är därför viktigt att arbetet med förordningen om Monitoring/Reporting samkörs med ändringen av eurovinjettdirektivet eftersom det är Monitoring/Reporting som styr när CO<sub>2</sub>-data blir tillgängliga.

---

<sup>1</sup> COMMISSION REGULATION (EU) .../...

of XXX implementing Regulation (EU) No 595/2009 of the European Parliament and of the Council as regards the determination of the CO<sub>2</sub> emissions and fuel consumption of heavy-duty vehicles and amending Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation (EU) No 582/2011.

<sup>2</sup> REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the monitoring and reporting of CO<sub>2</sub> emissions from and fuel consumption of new heavy-duty vehicles.



## **6. Direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska väg-tullsystem i gemenskapen, EFC-direktivet**

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget.

Transportstyrelsen bedömer att förslagen innebär ett steg i rätt riktning för att lyckas med genomförandet av EFC-direktivet i EU.

### **Slopandet av 24-månadersregeln**

Förslaget innebär att en EETS betalningsförmedlare utan begränsning kan välja i vilka länder etablering ska ske. Det finns en risk att Sverige, som är förhållandevis litet sett till antal invånare och har ett perifert läge inom EU, ställs utanför och då går miste om driftskompatibilitetens fördelar. I så fall innebär det för åkarnas del att de även fortsättningsvis kommer att få en separat faktura för det de kört på svenska vägar. Ur ett myndighetsperspektiv betyder det en bibehållen svårighet att identifiera och debitera vissa utländska fordon.

### **Förfarande för informationsutbyte mellan medlemsstaterna**

Transportstyrelsen ser positivt på möjligheten att utbyta information i syfte att stärka möjligheten till kontroll. Samtidigt kan det innebära vissa komplikationer i förhållande till den svenska offentlighetsprincipen och dataintegritetsfrågor, som behöver utredas och hanteras. Möjligheten till automatiskt utbyte kräver också gränssnitt mot andra medlemsstaters system. Här menar vi att Sverige bör förespråka att Eucaris används som teknisk plattform för ändamålet. Transportstyrelsen förespråkar också att skyldigheten till informationsutbyte uppstår så snart skatt-/avgiftsskyldighet har inträffat och inte bara i samband med att det har upptäckts en underlåtenhet att betala.

### **Delegerad akt**

I förslaget till direktiv anges att kommissionen ska samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat innan den antar en delegerad akt. Det är oklart hur det är tänkt att ett sådant samråd ska se ut. Enligt Transportstyrelsens tolkning försvinner den nuvarande Tullkommittén. Frågan uppstår vad det innebär för medlemsstaternas möjlighet att påverka i dessa frågor.

---

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam.. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog stabschef Jacob Gramenius, tf avdelningsdirektör Petra Wermström, tf enhetschef Anna Westerlund, tf sektionschef Peter Ahlmark, utredarna Jonny Geidne, Monica Åsman och Mattias Andersson, de båda sistnämnda föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör