



Näringsdepartementet
Enheten för marknad och regelverk inom
transportområdet
103 33 Stockholm

N2017-003278-MRT

Yttrande över Transportstyrelsens redovisning av uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss den 31 maj beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat dokument. Vi vill med anledning härav framföra följande synpunkter.

Uppföljning av sanktionsväxling och lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd

Transportstyrelsen anser att sanktionsavgift istället för böter vid brott mot cabotageregler har haft en positiv effekt, likaså lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Transportarbetareförbundet delar den uppfattningen, och anser att särskilt möjligheten att klampa ett fordon i syfte att hindra fortsatt färd har varit en effektiv och betydelsefull åtgärd.

Vidare konstaterar Transportstyrelsen att klampning i 24 timmar är en tillräckligt lång tid, eftersom de flesta betalar sanktionsavgiften inom 24 timmar. Här håller Transportarbetareförbundet inte med. Om man tittar på statistiken över hindrande av fortsatt färd på grund av cabotagebrott kan vi se att polisen använde möjligheten att klampa fordon 15 gånger under 2016, varav 3 fordon inte hade betalt sanktioner inom 24 timmar. Det är 20 % av alla fordon som klampades. Transportarbetareförbundet anser att detta påvisar att det tvärtom finns behov för längre klampning än 24 timmar.

Transportarbetareförbundet har sedan länge påtalat att det finns en stor brist på ordentliga poliskontroller av tung trafik. En följd av detta är att det inte går att få pålitlig statistik över överträdelse. Förbundet vill därför även påpeka att flera kontroller behövs för att sanktionsväxling och hindrande av fortsatt färd ska ha en verklig effekt.

Transportarbetareförbundet vill även påpeka att det är möjligt för chauffören att i vissa fall använda de 24 timmarnas klampning som en förkortad veckovila, och utnyttja den tiden. Med brist på kontroller är risken liten att chauffören stoppas igen.

Svenska Transportarbetareförbundet

Postadress:
Box 714
101 33 Stockholm

Besök:
Olof Palmes gata 29
Stockholm

Tel: 010-480 30 00
Epost: registrator@transport.se
Hemsida: www.transport.se



Transportstyrelsen konstaterar att klampning längre än 24 timmar kan försvåras av att det då möjligtvis bör införas möjlighet att överklaga, och att det är en anledning att inte förlänga tiden. Transportarbetareförbundet ser två möjliga lösningar till detta, som bör utredas snarast:

1. En förlängning till 36 timmar skulle vara en förbättring som möjligtvis är genomförbar utan att ändra möjligheterna att överklaga. Transportstyrelsen konstaterar att antalet timmar skulle kunna utökas något utan att det krävs att beslutet om åtgärden ska kunna överklagas. Förbundets uppfattning är att Transportstyrelsen inte har utrett den möjligheten tillräckligt.
2. Ett alternativ är att polisen ska ha möjligheten att fatta beslut om hindrande av fortsatt färd i 24 timmar enligt den ordningen som används idag. Efter detta skulle det finnas möjlighet att förlänga tiden men att det först då skulle finnas möjlighet att överklaga beslutet.

Förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider

Transportstyrelsen föreslår en del stora förändringar i sanktionssystemet för kör- och vilotider. Förändringarna kan sammanfattas med att det ska kosta mindre att göra små misstag, och att det ska vara dyrt att fuska medvetet.

Det föreslås även ändringar i det högsta beloppet som kan tas ut vid företagskontroll. Enligt förslaget höjs det högsta sammanlagda sanktionsbelopp som får beslutas vid flera överträdelse (takbeloppet) från 200 000 till 800 000 kronor. Den ytterligare begränsning för hur hög sammanlagd sanktionsavgift som kan tas ut sänks från nuvarande tio procent av årsomsättningen till en procent av årsomsättningen (maxbeloppet). Syftet är att dessa två justeringar av max- och takbelopp ska ge ett mer proportionerligt och rättvist system när det gäller skillnader mellan stora och små företag.

Transportarbetareförbundet välkomnar minskade sanktionsbelopp för mindre överträdelse som en chaufför kan begå av ett misstag. Det är också positivt att sanktioner för allvarliga brott och medvetet fusk höjs.

Förbundet anser det dock väldigt problematiskt att maxbeloppet vid företagskontroll sänks från tio till en procent. För ett företag med omsättning på 2 miljoner innebär det att man inte kommer att behöva betala mer än 20 000 kr vid en företagskontroll, oavsett hur mycket man bryter mot kör- och vilotidsreglerna. Enligt de nuvarande reglerna skulle man komma upp till 200 000 kr. En minskning av maxbeloppet kan orsaka att företag börjar kalkylera med att bryta mot reglerna och att förbundets medlemmar uppmanas att bryta mot reglerna.

Förbundet har inga invändningar mot höjningen av takbeloppet från 200 000 till 800 000.



Beställaransvaret - analys av dagens reglering och förslag till ändring

Transportstyrelsens förslag innebär att beställaren får ett större ansvar jämfört med dagens regler. För det första innebär förslaget att den beställare som sluter avtal med trafikutövaren, alltså den som faktiskt utför transporten, ska kontrollera att transporten sker med stöd av rätt tillstånd. Detta inom ramen för en uttrycklig undersökningsplikt. För det andra utvidgas kretsen av beställare som kan bli straffrättsligt ansvariga för en otillåten transport till att omfatta fler beställare än den som ingått avtal med trafikutövaren. Transportstyrelsen föreslår att denna krets av beställare utvidgas till varje yrkesmässig beställare i avtalskedjan. Det innebär att fler än den sista beställaren i transportkedjan hålls straffrättsligt ansvarig.

Transportarbetareförbundet välkomnar att beställaren får en undersökningsplikt, och att ansvaret sträcker sig över flera led. Förbundet anser att förslaget är en förbättring jämfört med dagens regler, men ser dock tre brister med förslaget:

1. Undersökningsplikt finns endast i ett led. Praktiskt innebär det att om en varuägare (A) anlitar en speditör (B) har A en undersökningsplikt mot B, men om B sedan anlitar ett åkeri (C) för att utföra transporten behöver A inte med de föreslagna reglerna veta om vem som utför transporten. Det är ett problem eftersom underleverantörskedjorna blir ofta väldigt långa. Att undersökningsplikt endast finns i ett led försvaras med att det är omöjligt för huvudbeställaren att göra en undersökning i alla led, vilket stämmer. Dock går det att komplettera undersökningsplikten med en anmälningsplikt så att speditören vid anlitan av underleverantör behöver meddela varuägaren om att det är ett åkeri som utför transporten och att det finns tillstånd för detta.
2. Transportarbetareförbundet inser att en lag om beställaransvar inte kan avhjälpa eventuella brister i villkoren för chauffören så länge det inte finns ett grundbrott. Man borde därför komplettera beställaransvaret med striktare krav på trafiktillstånd för att få ordning i hela branschen. EUs förordning 1071 nämner att åkerier ska leva upp till nationella regler om löne- och anställningsvillkor som krav på gott anseende, men det finns ingenting om detta i svensk lag. I praktiken skulle det kunna innebära att ett företag inte kan ha trafiktillstånd om det blivit dömt för fusk med arbetsgivaravgifter, anlitan av så kallade "falska egenföretagare" eller allvarliga brister i arbetsmiljön. På det sättet skulle kontroll av trafiktillstånd bli en kontroll av att det inte finns allvarliga brister i arbetsvillkoren.
3. Det finns inget krav på dokumentation för den som har en undersökningsplikt. Den föreslagna formuleringen fastslår att "den som yrkesmässigt har slutit avtal om transporten [döms] till böter eller fängelse i högst ett år, om han eller hon [...] slutit avtalet med trafikutövaren och uppsåtligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat tillståndsinnehavet på ett sätt som skäligen kan begäras." Det finns

en risk att det blir svårt att utreda dessa fall utan krav på dokumentation. Transportarbetareförbundets uppfattning är att den som beställer en transport som utförs utan tillstånd antingen har brustit i sitt ansvar enligt undersökningsplikten eller har valt att köpa transporten i vetskap om att tillstånd saknas. Därför vore det bättre att utgå från att den som den som yrkesmässigt har slutit avtal om transporten med en trafikutövare som saknar tillstånd har begått brott. Antingen för att den har haft anledning att anta att tillstånd saknas eller för att den inte har kontrollerat tillståndsinnehavet. Förbundet önskar att detta tydliggörs.

Kartläggning och analys av införlivandet av EU:s bestämmelser om kombinerade transporter

Transportstyrelsen tar upp relevanta frågor om kombidirektivet, bl.a. utstationering och skattskyldighet. EU-kommissionen har meddelat att ändringsarbete har satts igång gällande kombidirektivet. I och med detta anser Transportstyrelsen att det är viktigt att få gällande nationella bestämmelser så flexibla som möjligt i avvaktan på förändringarna på EU-nivå.

Transportarbetareförbundet anser att kombidirektivet utnyttjas som ett alternativt tillträde till marknaden snarare än för att öka resursutnyttjandet och styrmedel mot miljövänligare alternativ. På många kombiterminaler runt om i Sverige har vi i dag aktörer från andra EU-länder som bedriver stadigvarande verksamhet utan någon som helst kontroll eller uppföljning. Chaufförerna arbetar här kontinuerligt för en lön som det inte går att leva på. Detta möjliggörs av kombidirektivet och därför vill Transportarbetareförbundet att den svenska regeringen verkar för att avskaffa (EC) 92/106 Kombidirektivet.

Vinterdäckskrav för tunga fordon ur ett trafiksäkerhetsperspektiv

Transportstyrelsens uppdrag var att utreda om det finns skäl att utöka kravet på vinterdäck från dagens krav på drivaxel till att omfatta alla axlar. Transportstyrelsen menar att det inte finns skäl att kräva vinterdäck på alla axlar, att effekten skulle vara liten och att det skulle orsaka buller, slitage, och kostnadsökningar.

Transportarbetareförbundet har inga invändningar mot Transportstyrelsens analys. Förbundet vill dock ta tillfället i akt att dra uppmärksamhet till att flera poliskontroller behövs för att säkerställa att lastbilarna uppfyller de krav som idag finns på vinterdäck på drivaxel, samt krav på minsta mönsterdjup av 5mm på andra axlar.



Stockholm den 24 augusti 2017

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande