



Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter
103 33 Stockholm

N2017/03932/MRT

Yttrande över Europeiska kommissionens förslag inom ramen för sitt mobilitetspaket

Inledning

Svenska Transportarbetareförbundet har via remiss den 2 juni 2017 beretts möjlighet att avge synpunkter på rubricerat förslag. Vi vill med anledning härav framföra följande synpunkter.

Kommissionens förslag är fördelat i sex delar, varav Transportarbetareförbundet vill lämna synpunkter på fyra. Förbundet har valt att inte kommentera *förslag till ändring av Eurovinjettdirektivet 1999/62/EG* eller *förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen*.

Svenska Transportarbetareförbundet representerar över 60 000 medlemmar varav många arbetar som yrkeschaufförer. EUs gemensamma regler för transportmarknaden har en stor påverkan på förbundets medlemmar och den svenska åkerinäringen. En av de viktigaste frågorna för förbundet är tillträde till marknaden, och att åkerierna och lastbilarna är registrerade i det land där de har sin verksamhet. Ett av de största problemen vi ser idag är att lastbilar registrerade i låglöneländer kör kontinuerligt i Sverige. Detta möjliggörs av otydliga regelverk och bristande kontroller.

Om lastbilstrafiken i Sverige flaggas ut, försvåras möjligheterna att uppnå de nationella transportpolitiska målen som handlar om bl.a. trafiksäkerhet och miljövänligare fordon. Transportarbetareförbundet har sedan länge efterfrågar tydligare regler från EU för att se till att konkurrensen sker på lika villkor. Tyvärr ser vi att kommissionen inte lyckas komma med förslag som skulle förbättra situationen när det gäller tillträdet till marknaden och konkurrens på lika villkor.

Ett annat område av EU-reglering som påverkar Transportarbetareförbundets medlemmar, men har även stor påverkan på trafiksäkerhet är kör- och vilotidsreglerna. Tyvärr ser vi att i jakt på billigare transporter vill kommissionen införa mera flexibla regler som kommer att ha en negativ påverkan på arbetsmiljön, chaufförernas hälsa, och trafiksäkerhet.

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



Därför hyser förbundet en oro över vissa delar av kommissionens förslag. Förbundet önskar att den svenska regeringen agerar starkt i de kommande förhandlingarna för att säkra att vi även i framtiden har en svensk åkerinäring som garanterar fungerande transporter, arbetstillfällen i Sverige, och en omställning till klimatneutrala transporter.

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av tillståndsförordningen (EG) nr 1071/2009 och godsförordningen (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg

Förbundet ser positivt på förslaget om ett förtydligande av bestämmelserna i artikel 5 för att säkerställa att företag som är etablerade i en medlemsstat har en verklig och kontinuerlig verksamhet där. Vi ser idag stora problem med brevlådeföretag som är etablerade i till exempel Slovakien men har all sin verksamhet i Sverige eller Norden. Det är viktigt att komma till rätta med detta.

De förändringar som föreslås i villkor rörande kravet på gott anseende är positiva. Förbundet önskar dock att samma villkor ska gälla även för åkerier med fordon under 3,5 ton. Vi kan se att distributionstrafik med lätta lastbilar ökar snabbt, och att reglering behövs för att säkerställa konkurrens med lika villkor och förhindra underbudskonkurrens på bekostnad av trafiksäkerhet, skattefusk eller arbetsvillkor.

Kommissionen föreslår att reglerna för cabotagetransporter ändras så att dagens begränsning på högst tre transporter tas bort, samtidigt som högsta antalet dagar för att köra cabotage minskas från sju till fem. Det är ett väldigt problematiskt förslag som har orsakat stort oro och missnöje hos yrkeschaufförer. Fritt antal transporter under fem dagar innebär att man kan planera in en vanlig arbetsvecka för ett fordon som kör cabotage. Transportarbetareförbundet anser att det skulle kunna vara acceptabelt att ta bort antalet transporter om man samtidigt minskade maximala antal dagar till två eller tre.

Förbundet anser även att totala antalet cabotagekörningar under en kalendermånad ska begränsas, så att det inte går att köra kontinuerligt cabotage och komma runt reglerna genom att köra över gränsen en gång varje vecka. Enligt kommissionen anses cabotage vara tillfälligt, men det saknas fortfarande en tydlig definition för vad räknas som tillfälligt. Att begränsa cabotageperioder under en längre tid skulle tydliggöra vad som menas med tillfälligt.

Kontrollerna att cabotagereglerna efterlevs bör stärkas mer än vad som föreslås. Kommissionen föreslår att medlemsstaterna från och med den 1 januari 2020 skall



kontrollera minst 2 % av alla cabotageoperationer och efter den 1 januari 2022 utöka kontrollerna till att omfatta 3 % av alla cabotageoperationer. Transportarbetareförbundet har länge påpekat att brist på kontroller är ett stort problem som negativt påverkar konkurrensen. För att klara av kontrollerna behövs mera resurser redan nu. Framförallt borde arbetet med att bygga smarta, elektroniska kontrollmöjligheter i hela EU påbörjas snarast.

Det är även problematiskt att antalet kontroller ska baseras på inrapporterade uppgifter om tonkilometer. Transportarbetareförbundet ser en risk i att statistiken som Trafikanalys samlar över tonkilometer i Sverige kan ha brister när det gäller transporter med utlandsregistrerade lastbilar.

Transportarbetareförbundet anser att det är beklagligt att direktivet om kombinerade transporter (106/92) inte är med i mobilitetspaketet. Kombidirektivet har som syfte att skapa mera hållbara transporter och underlätta effektivare resursnyttjande. I praktiken skapar kombidirektivet dock en gråzon gällande marknadstillträde och chaufförernas villkor. Transportarbetareförbundet har sedan länge påtalat att kombidirektivet används för att komma undan cabotage- och andra regelverk och leder ofta till ohållbara sociala förhållanden för chaufförer. Detta samtidigt som de önskade positiva effekterna är svåra att se. Förbundet önskar därför att kombidirektivet avvecklas helt.

Kommissionen föreslår ett beställaransvar enligt den modell som har funnits i Sverige, dvs. beställaren som ingår ett transportavtal med vetskap om att åkeriet utför transporten olagligt har ett ansvar. Formuleringen är svag då det är svårt att bevisa att någon har haft vetskap om ett eventuellt lagbrott. En undersökningsplikt för beställaren enligt den modell som Transportstyrelsen¹ föreslår är ett mycket bättre alternativ.

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg

Förbundet ställer sig skeptiskt till att det finns behov att ändra reglerna så som kommissionen föreslår, och är oroliga över konsekvenserna. Förbundets medlemmar är bekymrade över att det på många håll runt om i landet står lastbilar från låglöneländer på rastplatser, runt terminalområden, och i industriområden i väntan på körningar. Därför är det förbundets uppfattning att det redan finns en överetablering inom delar av åkeribranschen. Därför finns det inte behov att hyra fordon från andra länder för att klara av toppar i efterfrågan. Vidare kan förslaget leda till ökad skatteplanering där fordon hyrs från det land som har lägsta fordonskatter, vilket orsakar skattemässiga snedvridningar.

¹ Transportstyrelsen, *Uppföljning av reformer och utredning av vissa frågor inom yrkestrafiken N2017-03278*



Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter

Förslaget om att en chaufför ska kunna ta en förkortad veckovila två veckor i rad är oacceptabelt. Förslaget innebär att en chaufför under en 16-dagarsperiod kan ha så få som två lediga dagar. Det är även lagligt att ta den förkortade veckovilan i fordonet. Resultatet blir att åkerier från låglöneländer kommer att planera transporter så att chauffören är borta och kör i 16 dagar för att sedan återvända hem för några dagars ledighet. Förändringsförslaget försvaras med ett argument om att det är en förbättring för de chaufförer som idag är borta hemifrån i flera månader i sträck. Med de förslagna reglerna kommer de hem efter tre arbetsveckor och får vara hemma i fem dagar.

Transportarbetareförbundet är starkt emot detta förslag. Det är inte anständigt att sätta en norm som gör att lastbilschaufförer kontinuerligt ska leva i sina lastbilar i tre arbetsveckor i rad. Under dessa tre veckor har chauffören inte möjlighet till ett normalt socialt liv, umgänge med familjen eller möjlighet att använda de bekvämligheter som många av oss tar för givna. Avsaknaden av ordentlig fysisk och psykisk återhämtning och vila riskerar att orsaka hälsoproblem för chaufförer och riskerar trafiksäkerheten för alla väganvändare.

Transportarbetareförbundet anser att man inte ska ändra på kör- och vilotiderna. Det är däremot positivt att man tydliggör att det normala veckovilan inte får tas i fordonet.

Kommissionen föreslår att chauffören ska ansvara för att skriva in gränspassager i färdskrivaren. Det är bra att gränspassager registreras, men Transportarbetareförbundet anser att det finns problem med att chaufförens manuellt ska registrera detta. Det är inte alltid möjligt att registrera detta direkt och det kan orsaka problem för chauffören om den av misstag inte registrerar gränspassager. Förbundet önskar istället att detta ska registreras automatiskt och att introduktion av smarta färdskrivare påskyndas och ska vara obligatoriska inom en snar framtid.

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU när det gäller utstationering av förare i vägtransportsektorn

Idag omfattas förare som kör gränsöverskridande resor av utstationeringsdirektivets regler. Reglerna är dock otydliga och det har funnits oklarheter kring hur det ska tillämpas. Konsekvensen av oklarheterna är att det idag finns betydande problem med social dumping och snedvriden konkurrens inom den europeiska vägtransportsektorn. I



flera europeiska länder har företag kunnat etablera både inrikes- och gränsöverskridande trafik genom att på olika sätt utnyttja utländsk ”besökande” arbetskraft till låga löner och dåliga villkor.

I avsikt att förtydliga regelverket föreslår Kommissionen att utstationeringsdirektivets bestämmelser ska kompletteras med särskilda bestämmelser för vägtransportsektorn. Förslaget innebär att utstationerade utländska förare som under en månad vistas *kortare tid än tre dagar* i en medlemsstat inte ska omfattas av utstationeringsreglerna vad gäller minimilön och semester. Vistas den utstationerade föraren längre än tre dagar i en medlemsstat under en månad ska dock utstationeringsdirektivets bestämmelser gälla för all utstationerad tid i det landet.

Transportarbetareförbundet anser att otydligheten kring hur reglerna om utstationering tillämpas är ett stort problem som behöver lösas. Förbundet ser dock inte att det förslag som har presenterats bidrar till någon ökad tydlighet. Istället vill förbundet se tydliga regler som fastställer att chaufförer alltid ska utstationeras i de medlemsstat där de kör yrkesmässiga transporter oavsett om de kör internationella transporter, cabotagetransporter, eller transporter enligt kombidirektivet.

Det föreslagna kravet på åkerier att informera myndigheter om chaufförer och vilka fordon de kör vid utstationering är positivt. Förbundet önskar att det byggs smarta och effektiva elektroniska system som underlättar informationshanteringen från anmälan till kontroll.

Kommissionen föreslår att utstationeringsreglernas efterlevnad kontrolleras för 3 % av alla dagar då en chaufför kört ett fordon. Det är så klart positivt att det slås fast krav på kontroller, och åter igen vill förbundet peka på att myndigheter i Sverige måste ges tillräckliga resurser för att ordentligt utföra dessa kontroller.

Stockholm den 170904

SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDET

Tommy Wreeth
Förbundsordförande