

## Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende  
Petra Eklund Åhlström  
[petra.eklund.ahlstrom@akeri.se](mailto:petra.eklund.ahlstrom@akeri.se)

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## Remiss avseende hemställen om ändring i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Dnr LI2026/00320

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Näringen omsätter cirka 300 miljarder kronor, vilket motsvarar 4,6 procent av värdet av Sveriges BNP, och sysselsätter drygt 225 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

### Sammanfattning av förslaget

#### **Rättslig och faktisk bakgrund**

Enligt vad som kan utläsas i 2 § instruktionen för Sjöfartsverket (2007:1161) ska verket bl.a.

- vara infrastrukturhållare för farleder och svara för farledshållning,
- svara för sjögeografisk information (sjökartläggning), samt
- redovisa och dokumentera Sveriges havsgränser och sköta utmärkningen av dessa.

Enligt 5 b § får Sjöfartsverket, inom ramen för dessa huvuduppgifter, bedriva affärsverksamhet och tillhandahålla tjänster.

Sjöfartsverket ansvarar praktiskt för drift och underhåll av farleder, fyrar och sjösäkerhetsanordningar. Viss procent av underhållet sker på uppdrag åt andra (t.ex. kommuner) enligt fullserviceavtal, medan en del avser verkets egna anordningar.

För att utföra farledsunderhåll måste verket transportera verktyg, skyddsutrustning, reparations- och underhållsutrustning, sjösäkerhetsanordningar samt ofta även båt på trailer. Dessa transporter kan innebära att fordonen träffas av kraven på färdskrivare enligt förordning (EU) nr 165/2014 och kör- och vilotidsförordningen (EG) nr 561/2006.

Sjöfartsverket uppger i sin hemställan att de först tolkat reglerna som att myndigheten inte omfattas, men har därefter konstaterat att situationen kompliceras av att verket får bedriva viss kommersiell verksamhet. Det är oklart hur reglerna ska tillämpas när en myndighet endast i begränsad omfattning bedriver kommersiell verksamhet.

Verket har sökt tolkningsstöd hos Transportstyrelsen och Polismyndigheten. Verket har ännu inte fått ett klart besked i frågan.

Sjöfartsverket har angivit att transporter utförs i huvudsak inom ramen för myndighetsuppdraget farledsunderhåll, dock med inslag av affärsverksamhet. Transporterna utförs av samma personal som utför underhållsarbetet (befälhavare, styrmän, farledstekniker m.fl.). Verksamheten bedrivs längs hela kusten och även över långa avstånd.

Sjöfartsverket har angivit att det bedömer att även andra verksamhetsgrenar, såsom sjömätning, kan komma att omfattas av färdskrivarkraven.

### ***Gällande svenska undantag och koppling till hemställan***

Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. innehåller nationella undantag från förordning (EU) nr 165/2014 och artiklarna 5–9 i förordning (EG) nr 561/2006. I 2 kap. 2 § undantas bl.a. vissa statliga myndigheter (FRA, FMV, FOI och Sveriges riksbank) från dessa regler. Detta bygger på förordning (EG) nr 561/2006 och har motiverats med säkerhets- och sårbarhetsaspekter.

Vidare finns ett undantag i 2 kap. 2 § 6 för fordon som används i samband med underhåll av bl.a. avlopps-, vatten- och elanläggningar

samt underhåll och kontroll av vägar, m.m. Detta undantag har i doktrin och praxis tolkats restriktivt och knutits till just de uppräknade infrastrukturslagen.

Sjöfartsverket hemställer om ett uttryckligt nationellt undantag från färdskrivarreglerna för sin verksamhet, genom ändring av förordningen (2004:865):

1. Huvudförslag – tillägg i 2 kap. 2 § 1.  
Sjöfartsverket ska läggas till i uppräknningen av myndigheter vars fordon undantas från förordning (EU) nr 165/2014 och artiklarna 5–9 i förordning (EG) nr 561/2006.  
Motivet är att detta skulle omfatta all Sjöfartsverkets verksamhet där reglerna kan bli tillämpliga, oavsett verksamhetsgren, nu och framöver.
2. Alternativt förslag – utvidgning/förtydligande av 2 kap. 2 § 6.  
Bestämmelsen om undantag för fordon som används i samband med underhåll av vissa anläggningar bör förtydligas eller utvidgas så att den även omfattar fordon som används i samband med farledsunderhåll. Detta skulle ge ett undantag knutet till typen av underhållsverksamhet.

Hemställan anger uttryckligen att en ändring av punkt 1 (myndighetsundantaget) är att föredra framför en ändring av punkt 6, eftersom den förstnämnda lösningen ger ett generellt undantag för hela myndighetens verksamhet, inklusive framtida verksamhetsgrenar där färdskrivarkrav kan aktualiseras.

Verket begär att den föreslagna ändringen genomförs "snarast", med hänvisning till behovet av klarhet och förutsebarhet i tillämpningen av färdskrivarreglerna på myndighetens transporter.

### Allmänna synpunkter

Sveriges Åkeriföretag menar avseende huvudförslaget-*generellt undantag* för verket- att:

- det finns risk för konkurrenssnedvridning om verket helt undantas från färdskrivarkrav(2 kap 2 § 1).
- ett generellt undantag i princip skulle kunna innebära att likartade transporter kan komma att behandlas olika vilken strider mot likabehandling i sanktionssystemet.

- Fråga uppstår om fler myndigheter med viss affärsverksamhet skulle ges möjlighet till generellt undantag och vad det innebär för transportnäringen i stort.

Sveriges Åkeriföretag menar avseende- *alternativförslaget*-att:

- Ett undantag knutet till "fordon som används i samband med farledsunderhåll mer liknar dagens undantag för underhåll av avlopps-, vatten- och elanläggningar samt vägar. Det är snävare än ett generellt myndighetsundantag och träffar bara transporter med direkt koppling till farledsunderhåll. Men Sveriges Åkeriföretag är osäker på om detta underhåll är att likställa med det för vägunderhåll t e x på ett tydligt sätt knutet till trafiksäkerhet etc.
- Undantaget skulle inte och bör inte omfatta all Sjöfartsverkets landtransportverksamhet, utan endast de transporter som kan kvalificeras som farledsunderhåll. Uppdrag som mer liknar "vanliga" godstransporter (t.ex. längre materialtransporter utan direkt underhållskaraktär) skulle i princip fortsatt behöva följa färdskrivarreglerna, vilket minskar risk för konkurrenssnedvridningen mot andra näringar, i Sveriges Åkeriföretags fall åkerinäringen.
- EU-rätten kräver att undantag tolkas restriktivt och knyts till särskilda funktioner (t.ex. underhåll av viss infrastruktur, icke-kommersiell transport, hantverkarundantag). Ett funktionsbaserat undantag för farledsunderhåll ligger närmare denna modell än ett generellt myndighetsundantag, vilket minskar risken för framtida tolkningstvister som kan drabba åkerier indirekt.
- Om undantaget åtminstone bara gäller när fordonet faktiskt används i farledsunderhåll skapas bättre balans. (Det gynnar transportnäringens möjligheter att behålla uppdrag utanför den snäva underhållskärnan.)

### **Närmare synpunkter**

Ur Sveriges Åkeriföretagsperspektiv är alternativförslaget (med en mer preciserad punkt 6 om farledsunderhåll och att sjömätning tas bort) klart mindre ingripande och därmed att föredra framför ett generellt myndighetsundantag i punkt 1. Ett funktionsbaserat undantag för

farledsunderhåll (punkt 6) kan motiveras med samma typ av sakliga skäl som redan gäller för underhåll av annan infrastruktur, och begränsar effekten på åkeri- och transportnäringen. Dock finns flera utmaningar och i synnerhet vid blandningen av myndighetsutövning och affärsverksamhet att vara uppmärksam på, då det finns risk att dessa kan skapa undanträngningseffekter för privata aktörer. Dessutom kan det faktum att begreppen "i samband med underhåll och kontroll av farleder" och "sjömätning" inte är tydligt definierade, i juridisk mening, möjligen ge upphov till flera tolkningsfrågor.

Sveriges Åkeriföretag menar att *om* hemställan skall antas så bör det endast avse ett snävt, tydligt definierat funktionsbaserat undantag för farledsunderhåll (en justerad punkt 6).

### **Övrigt**

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg, Samhällspolitisk chef