



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

john.woxstrom@akeri.se

Näringsdepartementet

n.remissvar@regeringskansliet.se

peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV STATSKONTORETS RAPPORT KARTLÄGGNING AV TIDSOMSTÄLLNINGENS EFFEKTER I SVERIGTE

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 6 000 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag beklagar att effekterna av tidsomställning mellan normaltid och sommartid, och vice versa, för godstransporter på väg inte behandlas i rapporten
- Sveriges Åkeriföretag konstaterar att regeringsuppdraget tyvärr inte är helt genomfört
- Sveriges Åkeriföretag anser att om medlemsstater, som samtidigt är grannländer, inte koordinerar sina tidszoner så riskeras administrativa problem med fordons färdskrivare vid gränsöverskridande godstransporter
- Sveriges Åkeriföretag beklagar att avsnitt 3.6 i Swecos rapport inte analyserar godstransporterna på väg ur ett tidsomställningsperspektiv för

denna typ av transporter. Perspektivet synes enbart ha varit tidtabellsbunden personkollektivtrafik

- Sveriges Åkeriföretag ansluter sig till de avslutande synpunkterna i sista stycket i avsnitt 3.6.6 om harmonisering gentemot omvärlden
- Sveriges Åkeriföretag förordar i första hand att Sveriges regering arbetar aktivt och kraftfullt för att direktiv 2000/84/EG inte ändras. Det innebär att övergången mellan normaltid och sommartid ska fortsätta ske på exakt samma sätt som det nu görs
- Sveriges Åkeriföretag förordar i andra hand att Sveriges regering arbetar för att Sverige, om kommissionens förslag KOM(2018) 639 skulle leda till en förändring av tidsomställningen och inplacering i tidszon, ovillkorligen måste koordinera sin tidszon med Danmark och Tyskland, samt västerut med Norge och sedan vidare söderut. I förhållande till Finland och de baltiska staterna finns redan en tidsskillnad om en timme, och det mest lämpliga är att denna tidsskillnad ska bestå då staterna och företagen redan har anpassat sig till just en (1) timmes skillnad över hela året i förhållande till Sverige

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerade remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av den handling som bifogats remisserna. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning av detta framföra följande.

Närmare om rapporten

Sveriges Åkeriföretag har följande synpunkter på rapporten.

Transporter, Statskontorets rapport

Sveriges Åkeriföretag beklagar att effekterna av tidsomställning mellan normaltid och sommartid, och vice versa, för godstransporter på väg inte behandlas i rapporten, se avsnitt 2.5.

I bilaga 1, Regeringsuppdraget, framgår att transporter är ett av de områden som kartläggningen ska omfatta. Det innebär att det är ett brett kartläggningsuppdrag som inte utesluter, utan snarare borde ha inkluderat, godstransporter på väg. Sveriges Åkeriföretag måste tyvärr konstatera att regeringsuppdraget därför inte är helt genomfört.

I punkt 3.2 nämns dock varor men det görs ingen analys av hur transporten av varor påverkas.

Sveriges Åkeriföretag instämmer helt i konstaterandet i detta avsnitt om svårigheterna med en annan permanent tidszon i förhållande till Danmark, men konstaterar samtidigt att det saknas en analys av effekterna för just godstransporter på väg.

Transporter, Swecos rapport Kända effekter av tidsomställningen, bilaga 2

I sammanfattningen i Swecos rapport, sidan 3, nämns att övriga transportslag, utöver kollektivtrafiken, inte verkar påverkas. Sveriges Åkeriföretag ifrågasätter detta påstående enligt följande.

Inom vägtransportbranschen för gods med tunga fordon, det vill säga med lastbilar med en tillåten vikt över 3,5 ton, finns som huvudregel ett krav att föraren, och eventuellt medföraren om sådan följer med i fordonet för att kunna köra det, ska använda en i fordonet monterad färdskrivaren. Lagkraven för detta finns numera i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799, se artikel 1.2 om krav enligt bilaga 1C om smarta färdskrivare och artikel 1.3 med vidare hänvisningar till övriga typer av färdskrivaren, analoga enligt bilaga 1 till förordning (EU) 165/2014 och digitala enligt bilaga 1B till rådets förordning (EEG) nr 3821/85. För både färdskrivare enligt bilaga 1B och enligt bilaga 1C, finns krav på att kunna ställa om den lokala tid som visas i färdskrivarens display, och att kunna justera denna lokala tid i steg om 30 minuters intervaller i förhållande till UTC-tid (för bilaga 1B se avsnitt 3 Konstruktions- och funktionskrav, för bilaga 1C se avsnitt 3 Konstruktions- och funktionskrav). Manuella registreringar i båda färdskrivartyperna ska vid behov göras av chauffören, och göras till lokal tid enligt den tidszon där fordonet just då befinner sig. Den praktiska konsekvensen för alla de fordon som är utrustade med sådana färdskrivare blir att varje gång fordonet och föraren byter tidszon, så ska färdskrivaren manuellt ställas om till den nya lokala tiden.

I ett exempel skulle det kunna se ut så här. Exemplet är avsiktligt konstruerat för att visa just extrema effekter. Låt säga att Sverige och Tyskland väljer att ha en permanent tidszon som är UTC + 1 timme. Danmark väljer dock att ha en permanent tidszon som är UTC +2 timmar. När en lastbil kör i Sverige visas tiden i lokal tid i Sverige enligt bestämmelserna ovan, men när fordonet kör in i Danmark, så ska färdskrivaren manuellt ställas om av chauffören till den danska lokaltiden. När fordonet sedan kör in i Tyskland så måste chauffören manuellt ställa om lokaltiden ännu en gång. Det ska dock sägas att risken att Danmark och Tyskland skulle välja att ha olika tidszoner inte är överdriven stor, men exemplet visar ändå hur godstransportbranschen på väg skulle kunna påverkas om medlemsstaterna skulle få välja tidszoner helt själva och utan koordinering.

Sveriges Åkeriföretag beklagar att avsnitt 3.6 i Swecos rapport inte analyserar godstransporterna på väg ur ett tidsomställningsperspektiv för denna typ av transporter. Perspektivet synes enbart ha varit tidtabellsbunden personkollektivtrafik.

I avsnitt 3.6.5 nämns kör- och vilotider för yrkeschaufförer men det sker enbart i förbigående. Det görs ingen koppling till att det är färdskrivarna som registrerar just kör- och vilotider och att möjliga komplikationer kan uppstå enligt ovan om tidsomställning i dem.

Sveriges Åkeriföretag ansluter sig till de avslutande synpunkterna i sista stycket i avsnitt 3.6.6 om harmonisering gentemot omvärlden.

Sveriges Åkeriföretags analys och förslag

Frågan om tidsomställningen mellan normaltid och sommartid, och vice versa, har aktualiserats genom att den har väckts i Europaparlamentet.

För Sveriges Åkeriföretags del är det av mycket stor vikt för våra medlemsföretag att godstransporterna på väg inte drabbas av några negativa effekter med anledning av ett eventuellt beslut om att ändra direktiv 2000/84/EG. Som negativa effekter kan nämnas ökade administrativa kostnader då ytterligare moment tillkommer ifråga om att tidsomställning måste kontrolleras samt att företagen riskerar sanktionsavgifter och förarna böter även vid enkla misstag på grund av att handhavandet inte skett på helt korrekt sätt.

Sveriges Åkeriföretag förordar därför i första hand att Sveriges regering arbetar aktivt och kraftfullt för att direktiv 2000/84/EG inte ändras. Det innebär att övergången mellan normaltid och sommartid ska fortsätta att ske på exakt samma sätt som det hitintills har skett.

Sveriges Åkeriföretag förordar i andra hand att Sveriges regering arbetar för att Sverige, om kommissionens förslag KOM(2018) 639 skulle leda till en förändring av tidsomställningen och inplacering i tidszon, ovillkorligen måste koordinera sin tidszon med Danmark och Tyskland, samt västerut med Norge och sedan vidare söderut. I förhållande till Finland och de baltiska staterna finns redan en tidsskillnad om en timme, och det mest lämpliga är att denna tidsskillnad ska bestå då staterna och företagen redan har anpassat sig till just en (1) timmes skillnad över hela året i förhållande till Sverige.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Näringsdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg
Branschchef