



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

john.woxstrom@akeri.se

Näringsdepartementet

Enheten för marknad och regelverk
på transportområdet

roger.bengtsson@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISSEN OM KOMMISSIONENS NYA FÖRSLAG OM GODSTRANSPORTER PÅ VÄG KOM 2018(895) SLUTLIG

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.

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

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag välkomnar att kommissionen försöker komma med förslag för att lindra de oönskade effekter som ett avtalslöst Brexit kan medföra för godstransporter på väg
- Sveriges Åkeriföretag instämmer i att CEMT-systemet för närvarande inte är lösningen på tillståndsproblematiken i detta fall
- Sveriges Åkeriföretag anser det vara helt väsentligt att åkeriföretag från UK inte får bättre villkor och möjligheter att utföra godstransporter till, från och/eller i Sverige än vad åkeriföretag från Sverige får utföra i UK; måste finnas en tydlig ömsesidighet i sådana bestämmelser
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att frågan om en eventuell ändring av viktgränsen, 3,5 ton, för lätta



motorfordon/motorfordonskombinationer ska beaktas i förslaget

- Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att klargöra förhållandet mellan redan ingångna bilaterala avtal och möjligheten att ingå nya bilaterala avtal
- Sveriges Åkeriföretag är tveksam till att ge kommissionen ett för brett mandat att utfärda delegerade akter

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har tagit del av de handlingar som bifogats remissen. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning av detta framföra följande.

Närmare om förslaget

Generellt sett välkomnar Sveriges Åkeriföretag att kommissionen försöker komma med förslag för att lindra de oönskade effekter som ett avtalslöst Brexit kan medföra för godstransporter på väg.

När det gäller förslaget enligt KOM(2018) 895 Slutlig ska följande sägas.

Sveriges Åkeriföretag instämmer i att CEMT-systemet för närvarande inte är lösningen på tillståndsproblematiken i detta fall. Ytterligare bestämmelser är därför nödvändiga.

Ömsesidighet

Om det ska finnas bestämmelser som ger åkeriföretag från Förenade kungariket, i fortsättningen förkortat UK, tillträde till godstransportmarknaden på väg, är det helt väsentligt att åkeriföretag från UK inte får bättre villkor och möjligheter att utföra godstransporter till, från och/eller i Sverige än vad åkeriföretag från Sverige får utföra i UK. Det måste finnas en tydlig ömsesidighet i sådana bestämmelser.

Lätta fordon

Frågan om lätta motorfordon/motorfordonskombinationer, alltså med högsta tillåtna totalvikt om 3,5 ton, är inte behandlad i förslaget. Just nu pågår, som en del i mobilitetspaketet, diskussioner om att sänka denna tröskel. Viktgränser som nämnts är till exempel 2,4 ton eller 2,5 ton. Ingen ny viktgräns är dock bestämd. Det vore en fördel om förordningen ”förbereds” för en ändrad viktgräns då en sådan viktgräns förekommer i förslagets artikel 3.2 c).

Bilaterala avtal

Redan ingångna bilaterala avtal

Frågan om existensen av redan befintliga och gällande bilaterala avtal tas inte upp i förslaget. Enligt uppgift ska till exempel Tjeckien och UK ha ett redan

existerande bilateralt avtal inom detta område. Avtalet har sedan Tjeckien blev medlem av EU den 1 maj 2004 inte haft någon praktisk betydelse eller användning. Detta avtal har dock inte upphört. Det går nu att aktivera det. Det är då olyckligt om vissa av EU:s medlemsstater som har tillgång till tidigare och egna bilaterala avtal skulle kunna få en fördel på bekostnad av andra EU-medlemsstaters möjlighet att utföra yrkesmässiga godstransporter på väg. Sveriges Åkeriföretag anser att regeringen bör bevaka denna fråga så att svenska åkeriföretag inte sätts i en sämre position än andra medlemsstaters åkeriföretag.

Möjligheten att ingå nya bilaterala avtal

Kommissionen framför på sidan 3 i förslaget att det ska införas uttryckliga bestämmelser som förbjuder medlemsstaterna att förhandla om eller ingå bilaterala avtal om godstransporter på väg med UK.

Under punkt 2 Subsidiaritetsprincipen på sidan 4 i förslaget framför kommissionen att enligt artikel 1.2 i förordning (EG) nr 1072/2009 har unionen exklusiv behörighet med avseende på relevanta avtal med tredjeländer. Det är dock tveksamt om den återopade artikeln verkligen ger uttryck för en sådan exklusiv behörighet. Denna bestämmelse bör då läsas mot skäl 3 i samma förordning. Skäl 3 ger däremot uttryck för att det finns bilaterala överenskommelser om transporter mellan medlemsstater och tredjeländer och att dessa således är gällande. Det sägs att så länge nödvändiga avtal mellan gemenskapen och de berörda tredjeländerna inte har ingåtts så ska förordning 1072/2009 inte tillämpas fullt ut inom gemenskapen så att den inte ska tillämpas på den del av transporten på den medlemsstats territorium där lastning och lossning sker. Det är alltså inte helt klart att det är ett förbud för medlemsstaterna att ingå bilaterala överenskommelser med tredjeländer.

Sveriges Åkeriföretag är därför inte överbevisad om att EU har exklusiv kompetens att ingå dessa avtal.

Förslaget förbjuder vidare uttryckligen medlemsstaterna, enligt den föreslagna artikel 3.3, att förhandla eller ingå bilaterala avtal med UK. Om det nu var så att EU redan har en exklusiv behörighet enligt artikel 1.2, läst mot skäl 3, i förordning 1072/2009, så hade det knappast varit nödvändigt att föreslå en artikel 3.3. Skulle texten antas enligt förslagets lydelse är det en uppenbar risk att EU låser medlemsstaterna på ett oproportionerligt sätt.

Sveriges Åkeriföretag är inte överbevisad om att EU bättre kan ingå avtal med UK än summan av 27 bilaterala avtal. Ett EU-avtal kan leda till ett behov av en fördelning av de framförhandlade rättigheterna och tillstånden mellan EU27. Frågan är då om de nordiska länderna står starkare i den interna EU-förhandlingen om en sådan fördelning av rättigheterna och tillstånden än i en situation där man förhandlar direkt med UK om rättigheter och tillstånd.

Sveriges Åkeriföretag anser alltså att regeringen mycket noga bör undersöka detta förhållande och agera utifrån de svenska åkeriernas bästa även om det skulle innebära att ingå ett bilateralt avtal med UK. Det ska erinras om att

Nederländerna, trots Open Skies-avtalet med USA, ingick ett bilateralt avtal med USA om luftfart.

Likvärdiga rättigheter, artikel 5

Sveriges Åkeriföretag har förståelse för att det kan finnas behov av att snabbt agera om något missförhållande skulle upptäckas.

I den föreslagna artikel 5.2 söker kommissionen därför behörighet för att få utfärda delegerade akter. I 5.2 (c) ska det till och med gälla ett så öppet mandat som att få ”besluta om andra lämpliga åtgärder”. Sveriges Åkeriföretag är dock tveksam till att bevilja kommissionen ett så brett mandat.

Konkurrens på lika villkor, artikel 6

Även när det gäller artikel 6.2, jämför om artikel 5 ovan, söker kommissionen ett mycket brett mandat att få utfärda delegerade akter och att få ”besluta om andra lämpliga åtgärder”. Även här är Sveriges Åkeriföretag tveksam till att bevilja kommissionen ett så brett mandat.

Artiklarna 7–9

Sveriges Åkeriföretag instämmer i att det är viktigt med samarbete även på medlemsstatsnivå med UK, se artikel 7. Men frågan blir då hur resultatet kommer att se ut om varje enskild medlemsstat ska samråda med UK? Är det inte bättre att det är kommissionen, som gemensamt för alla medlemsstaters räkning, som ska samarbeta med UK för att få en enhetlig tillämpning av bestämmelserna? Det kan finnas en risk att UK vill ”spela ut” vissa medlemsstater mot andra medlemsstater och att ge dem förmånligare tillämpning.

Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt med samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen för att fastställa om det ens är nödvändigt med delegerade akter, se artikel 8.

Sveriges Åkeriföretag ser i och för sig, med beaktande av synpunkterna framförda ovan, gärna att den föreslagna rättsakten snabbt kan antas, se artikel 9. Det är vidare positivt att det innehåller en tidsbegränsning.

Övrigt

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



John Woxström
Juridiskt sakkunnig