

Kontaktpersoner i detta ärende
Chef teknik och infrastruktur
Peter Svensson
070-2142349
Peter.svensson@akeri.se
Chefsjurist Petra Eklund Åhlström
010-510 54 31
petra.eklund.ahlstrom@akeri.se

Landsbygds- och
Infrastrukturdepartementet
Malmtorgsgatan 3
103 33 STOCKHOLM

li.remissvar@regeringskansliet.se

cc:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS REMISSVAR AVSEENDE TRANSPORTSTYRELSENS REDOVISNING AV REGERINGSUPPDRAG OM FÖRSÖKSVERKSAMHET MED VISSA GODSTRANSPORTER (TSG 2023-4473)

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor. Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker i huvudsak förslaget till försöksverksamhet såsom det nu utformas.

- Sveriges Åkeriföretag välkomnar initiativ som söker lindra bristen på förare med högre behörigheter samt skyndar på den gröna omställningen av transportsektorn.
- Sveriges Åkeriföretag välkomnar vidare att Transportstyrelsen hörsammat och tagit höjd för och sökt säkerställa långsiktigt hållbara transporter såsom avgränsningarna formulerats i regeringsuppdraget genom att anpassa förslaget till det nya körkortsdirektivet (art 9.2 h). Förslaget, som ännu inte beslutats, breddar och förenklar undantagsmöjligheten för B-behörighet genom att villkoren för lastkapacitet och den extra vikten för framdrivningssystemet tas bort. Sveriges Åkeriföretag menar att det ger bättre och stabilare förutsättningar för försöksverksamheten.
- Sveriges Åkeriföretag ser positivt på förslaget att inkludera hybridfordon i försöksverksamheten. För att uppnå de transportpolitiska målen och syftet med beslutet att införa försöksverksamheten, anser Sveriges Åkeriföretag att det bör ställas krav på att hybridfordon, utöver eldrift, även använder förnybara drivmedel om det andra drivmedlet är i flytande form, exempelvis HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja).
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att tillsynen kan ske av alla poliser vid väg. Vidare anser Sveriges Åkeriföretag att tillståndet borde digitaliseras antingen i tillståndsform eller enbart såsom en anteckning i register som bör vara läsbart för kontrolltjänsteman för att förenkla och effektivisera. Detta i linje med förslag till nytt körkortsregister och digitala körkort.
- Sveriges Åkeriföretag värnar trafiksäkerheten och noterar att förarna med B-behörighet inte ges samma möjlighet genom lagreglering till fortbildning inom lastsäkring, kör- och vilotider, vägarbetstidslagen varför ett stort ansvar kommer att läggas på arbetsgivaren.
- Sveriges Åkeriföretag noterar en risk att kör- och vilotidsundantaget kommer att skapa svårigheter för de företag som enbart kör på undantaget och är undantagna regler om färdskrivare. Hur skall transportföretaget vid tveksamheter från tillsynsmyndigheten styrka att enbart undantagna körningar sker? Sveriges Åkeriföretag menar med anledning av ovan att tillsynsmyndigheterna vid kontroll av undantagen körning bör uppmärksamma och finna en lösning på ovan beskrivna utmaning för åkeriverksamhet. Allt i syfte att förenkla att ställa om till grönare och hållbara transporter.
- Sveriges Åkeriföretag noterar vidare att vissa av dess allmänna villkor behöver uppdateras vid antagandet av förslaget, tex Allbud. Då försäkringsvillkoren är anpassade efter det.

- Sveriges Åkeriföretag menar att implementeringen av undantaget i den nationella kör och vilotidsförordningen men angivandet av begreppet hemvist är otydligt och att man genom förslaget hänskjuter frågan om vad som är hemvist till domstolsväsendet. Kostnaden för en sådan prövning belastar då även åkeriföretaget. Sveriges Åkeriföretag föreslår därför i stället att sökanden vid ansökning av försöksverksamhet uppger hemvist för de fordon som inte har samma hemvist som företagets säte och att tillsynsmyndigheterna godkänner sådan uppgift. Detta för att inte belasta det allmänna och det enskilda åkeriföretaget.
- Sveriges Åkeriföretag välkomnar undantaget att fordon med alternativbränslen såsom el, naturgas eller flytande gas, upp till 7,5 ton, får färdas i en radie upp till 100 km från företagets hemvist utan att tillämpa art 5–9 i 561/2006 samt reglerna om färdskrivare. Dock omfattas man av Vägarbetstidslagen (VatL). Det betyder att undantaget, som är permanent, ger tyngre fordon med alternativbränsle undantagsmöjligheter jämfört med de som omfattas av förslaget till försöksverksamhet. Dock omfattas inte hybrider av detta undantag till skillnad mot förslaget till försöksverksamhet.
- Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsen, i syfte att förenkla, behöver förtydliga vilka handlingar som ska uppvisas vid kontroll för att styrka förhållandet vid exempelvis bemanningsuppdrag hos tillståndshavaren.
- I den del som Transportstyrelsen utredning (TSG 2020–11409) om förutsättningar att inför vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B, överensstämmer med nuvarande förslag vidhåller Sveriges Åkeriföretag vad det anfört i sitt tidigare ingivna remissvar dnr 2021–47.

Allmänt om regeringsuppdraget

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av en konsekvensutredning och författningsförslag. Kommentarer och synpunkterna kommer att följa författningsförslaget.

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag (LI2023/02684) att utforma en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen (1998:488). Undantaget i försöksverksamheten går ut på att förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil utan släp med en totalvikt över 3 500 kg men inte 4 250 kg. En förutsättning är att lastbilen drivs av alternativa bränslen. Syftet med försöksverksamheten är att lindra bristen på förare med körkortsbehörighet C och att skynda på den gröna omställningen av transportsektorn. Transportstyrelsen lämnar förslag på nödvändiga författningsändringar, inklusive undantag från kör- och vilotidsreglerna.

Närmare om författningsförslagen

5.1.1 Försöksverksamheten

Förslag

En försöksverksamhet som ger undantag från körkortslagen ska regleras i en särskild förordning.

Försöksförordningen ska upphöra att gälla vid en angiven tidpunkt.

Försöksverksamhet får bedrivas endast efter tillstånd som prövas av Transportstyrelsen.

Ett tillstånd får förenas med villkor och tillstånden ska gälla under en begränsad tidsperiod.

Sveriges Åkeriföretag välkomnar förslaget och menar att försöket inte får vara omgärdat med allt för komplicerade regler som riskerar att omintetgöra projektet. Dock är det av oerhört stor vikt att redovisning och utvärdering görs noggrant och transparent för att få rätt effekt på de åtgärder som vidtas. Sveriges Åkeriföretag anser att vid ansökan och i rapporteringsmall bör antecknas hemvist för fordon som inte tillhör företagets huvudadress för att följa upp och stödja körning inom 100 km radien. Sveriges Åkeriföretag anser att ansökan, tillstånd och rapportering inom försöksverksamheten bör digitaliseras med syfte att förenkla, effektivisera och följa förslaget med digitalt körkort i det nya förslaget till körkortsdirektiv.

5.1.2 Undantag från körkortslagen

Förslag

Det föreslås att en förare som är anställd av, eller anlita av, tillståndshavare för försöksverksamhet får föra tung lastbil utan tillkopplad släpvagn. Detta gäller under förutsättning att

- föraren har haft behörigheten B i minst två år
- lastbilen helt eller delvis drivs med alternativa bränslen
- lastbilens totalvikt inte överstiger 4 250 kg och
- relevanta handlingar medförs i fordonet och kan uppvisas vid kontroll.

Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsen behöver förtydliga vilka handlingar som ska uppvisas vid kontroll för att styrka förhållandet med exempelvis bemanningsuppdrag hos tillståndshavaren.

Sveriges Åkeriföretag anser att det är positivt att totalvikt bedöms i förslaget eftersom det ger tydlighet, både för företaget som ansöker om försöksverksamhet och vid kontroll av undantaget. Sveriges Åkeriföretag anser att ansökan, tillstånd och rapportering inom försöksverksamheten bör digitaliseras med syfte att förenkla och effektivisera. Då ges även möjlighet att digitalt kontrollera relevanta handlingar.

5.1.3 Krav på den som bedriver försöksverksamhet

Förslag

Den som bedriver försöksverksamhet ska ha tillstånd från Transportstyrelsen och följa de villkor för tillståndet som Transportstyrelsen beslutar. Villkor för tillståndet kommer bland annat att vara att tillståndshavaren lämnar nödvändig information till förarna. Tillstånd får lämnas endast om sökanden kan visa att trafiksäkerheten kan säkerställas under försöksverksamheten och att sökanden i övrigt är lämplig.

Det ska även finnas en utpekad person hos tillståndshavaren. Den personen ska ansvara för att verksamheten bedrivs i enlighet med det meddelade tillståndet och med försöksförordningen.

Sveriges Åkeriföretag värnar trafiksäkerheten och noterar att förarna med B-behörighet inte ges samma möjlighet genom lagreglering till fortbildning inom lastsäkring, kör- och vilotider, vägarbetsstidslagen varför ett stort ansvar kommer att läggas på arbetsgivaren att utbilda personal inom försöksverksamheten. Sveriges Åkeriföretag vill i denna del även hänvisa till vad vi anfört i vårt tidigare remissvar, dnr 2021–47, med anledning av Transportstyrelsen utredning (TSG 2020–11409) om

förutsättningar att inför vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörighet B.

5.1.4 Krav på rapportering

Sveriges Åkeriföretag anser att tillståndet och inrapporteringen borde digitaliseras för att förenkla och effektivisera. Mallen för inrapportering om antal fordon som finns i förslaget tillstyrks. Sveriges Åkeriföretag anser att vid ansökan och i rapporteringsmall bör antecknas hemvist för fordon som inte tillhör företagets huvudadress för att följa upp 100 km radien.

Sveriges Åkeriföretag anser att tillståndet och inrapporteringen borde digitaliseras för att förenkla och effektivisera. Mallen för inrapportering om antal fordon som finns i förslaget tillstyrks. Sveriges Åkeriföretag anser att vid ansökan och i rapporteringsmall bör antecknas hemvist för fordon som inte tillhör företagets huvudadress för att följa upp 100 km radien.

5.2 Undantag från Kör- och vilotider

Förslag

Transportstyrelsen föreslår att undantaget som finns beskrivet i artikel 13 punkt f) i förordningen (EG) 561/2006 införs i den svenska förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

I förslaget medges undantag från artiklarna 5 till 9 i nämnda förordning, om det är förenligt med de mål som fastställs i artikel 1 av samma EG-förordning. Artikel 13 punkt f) tar i huvudsak sikte på den typ av fordon som är aktuella i försöksverksamheten dock inte hybridfordon. Dock med högre viktgräns och undantaget görs permanent. Detta är positivt. Sveriges Åkeriföretag notera dock en risk att kör- och vilotidsundantaget kommer att skapa svårigheter för de företag som enbart kör på undantaget och är undantagna regler om färdskrivare. Hur skall transportföretaget vid tveksamheter från tillsynsmyndigheten styrka att enbart undantagna körningar sker? Sveriges Åkeriföretag menar att det är viktigt att Transportstyrelsen uppmärksammar detta så att inte onödiga processer genomförs.

Avslutande synpunkter

Sveriges Åkeriföretag anser sammanfattningsvis att förslaget är positivt och önskar en snabb och smidig implementeringen samtidigt som ansöknings- och tillståndsprocessen blir tydlig och transparent för de sökande åkeriföretagen. Förhoppningen är att försöksverksamheten kan påbörjas såsom anges i förslaget, 1 juli 2024.

Övrigt

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

Stockholm som ovan



Ulric Långberg
Samhällspolitisk Chef