

2021-10-27

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Promemoria genomförandet av mobilitetspaketet (I2021/02074)

Näringslivets Transportråd (NTR) har tagit del av Infrastrukturdepartementets remiss av förslag till hur rättsakterna i EU:s så kallade mobilitetspaket ska genomföras och kompletteras nationellt och lämnar ett remissyttrande enligt nedan. Med mobilitetspaketet avses här de ändringar i EU:s trafiktillstånds- och godsförordningar och EU:s förordningar om kör- och vilotider och färdskrivare som antogs den 15 juli 2020 samt ett direktiv med särskilda regler för utstationering av förare i vägtransportsektorn och om kontroll av vägarbetstidsdirektivet som antogs vid samma tillfälle.

Sammanfattning av NTR:s synpunkter

- NTR delar den grundläggande utgångspunkten för mobilitetspaketet om transporternas stora betydelse för medborgare, näringsliv och samhälle och vikten av hållbara transporter.
- Enligt NTR är det viktigt att bevaka hur de svenska godstransportköparnas konkurrenskraft påverkas av förändringarna liksom hur kompetensförsörjningen inom transportsektorn utvecklas.
- Det är viktigt att Sverige arbetar för ett förtydligande gällande gränspassager med tyngre och längre lastbilar, eftersom det inte behandlades i revisionen av direktivet om vikt och dimensioner (96/53/EG).
- NTR är positiva till åtgärder som bidrar till sund konkurrens och bra villkor inom åkerinäringen. De nya reglerna bör vara enkla att förstå och lätta att följa. Det är samtidigt viktigt att myndighetstillsyn får mer resurser. Dessutom ska påföljderna vid överträdelse vara avskräckande. Reglerna ska dock inte utformas i protektionistisk anda utan fortfarande möjliggöra *sund* konkurrens mellan olika aktörer på den europeiska marknaden.
- NTR menar att det är viktigt att det finns öppen och lätt tillgänglig information om transportföretag för att en transportköpare ska kunna ta ett beställansvar. Detta förutsätter också utökad informationsutbyte mellan medlemsländerna.
- Cabotagetransporter är en naturlig följd av fri rörlighet och ökar transporteffektiviteten genom att bland annat tomtransporterna minskar, vilket gagnar

såväl mobiliteten, miljön som ekonomin. Cabotagetransporter bidrar också till att mildra de negativa effekterna av en tilltagande chaufförsbrist.

- Förslaget om att slopa cabotageundantaget för inrikes kombinerade transporter är bra, om det minskar risken för regelöverträdelser orsakade av oklar gränsdragning mellan cabotagetransport och inrikes kombitransport.
- NTR bedömer att förslaget om att avskaffa cabotageundantaget för vägtransportdelen av inrikes kombitransport sannolikt kommer att leda till ett minskat utbud av transporttjänster från utlandsetablerade transportföretag. Det är oroande eftersom det innebär risk, inte enbart för ökade transportkostnader, utan även för att kompetensbristen inom yrkestrafik på väg förvärras.
- NTR välkomnar en implementering av smarta färdskrivare version 2 i hela Europa så snart dessa finns tillgängliga på marknaden. NTR är också positiva till införande av ett riskvärderingssystem om det gör kontroller av regelefterlevnad effektivare.
- NTR anser att det är bra med harmoniserade regler när det gäller utstationering av förare inom vägtransportsektorn.
- NTR önskar förtydligande av vad som menas med att ett beställaransvar ska gälla *i alla led*. En transport kan involvera en lång kedja av leverantörer och det kan vara svårt för en varuägare som ofta finns i början av kedjan att ens ha vetskap om, och således än mindre kontrollera, *i alla led* i kedjan av leverantörer.
- Enligt NTR är särskilt analysen av förslagets konsekvenser för transportköpande svenska företag inom industrin och handeln bristfällig och bedömer att det finns en risk att de ekonomiska konsekvenserna för berörda företag kan bli betydande.

Utgångspunkt för Näringslivets Transportråd

NTR är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Skogsindustrierna, Teknikföretagen och Svensk Handel är huvudmän för verksamheten.

Handel är grunden för välstånd och tillväxt men utan fungerande transporter är handel inte möjligt. Godstrafik betyder därmed arbetstillfällen. Tillväxt, utrikeshandel och transporter hänger ihop. Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant. För att svensk industri ska fortsätta att vara konkurrenskraftiga och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden behöver alla delar av transportpolitiken, inklusive regelverken i Sverige och EU, fokusera på att förenkla för varuägare och godstransporter. Att gynna godstransporter är att gynna tillväxt i Sverige. En grundbult för handel och för EU är den fria rörligheten som innefattar både människor och gods.

Generella synpunkter

NTR delar den grundläggande utgångspunkten för EU:s mobilitetspaket om transporterernas stora betydelse för medborgare, näringsliv och samhälle och vikten av hållbara transporter. NTR anser att det är positivt att det tydligt anges att mobilitet är en viktig förutsättning för EU:s konkurrenskraft. Ett ökat ekonomiskt välstånd och stärkt konkurrenskraft för näringslivet innebär ökad rörlighet och fler transporter. Vi håller därför med om att modern mobilitet är en grundförutsättning för övergången till en fossiloberoende ekonomi i Europa. För Sverige som är ett av världens mest handelsberoende länder är väl fungerande internationella transporter med alla trafikslag och ett bra samspel mellan dessa av avgörande betydelse. Sveriges geografiska läge i norra Europa medför långa transportavstånd till viktiga europeiska marknader.

NTR tillstyrker förslag om utökat myndighetssamarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna (MS) för bättre regelefterlevnad. Vi är generellt mycket positiva till åtgärder som kan leda till bättre ordning och reda samt sunda villkor inom transportsektorn. De nya reglerna bör vara enkla att förstå och lätta att följa. Det är samtidigt viktigt att tillsätta mer resurser för myndighetstillsyn om de nya reglerna ska göra skillnad. Även påföljderna vid överträdelse ska vara avskräckande. Reglerna ska dock inte utformas i protektionistisk anda utan fortfarande möjliggöra *sund* konkurrens mellan olika aktörer på den europeiska marknaden.

Beträffande beställansvar menar NTR generellt att för att en transportköpare ska kunna ta beställansvar är det mycket viktigt att det finns öppen och lätt tillgänglig information om transportföretag. Detta förutsätter också utökat informationsutbyte mellan medlemsländerna.

Flera av förslagen kommer troligtvis att medföra ökade transportkostnader. Det är därför viktigt att bevaka hur de svenska godstransportköparnas konkurrenskraft påverkas av förändringarna liksom hur kompetensförsörjningen inom transportsektorn utvecklas.

NTR anser att när det gäller gränsöverskridande transporter borde det vara självklart att ett fordon som är lagligt i flera länder även kan köra över gränsen mellan dessa länder utan begränsning av antalet länder. Denna fråga behandlades tyvärr inte år 2015 i revisionen av direktivet 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikt i internationell trafik för vissa vägfordon, vilket lämnar utrymme för tolkning och därmed osäkerhet som kan drabba transporterna mellan till exempel Sverige och Finland. Det är därför viktigt att Sverige arbetar inom EU för att få till stånd ett klagande gällande gränspassager med tyngre och längre lastbilar. Det skulle gagna såväl mobiliteten, miljön som ekonomin.

Synpunkter på förslag till genomförande av trafiktillståndsförordningen

Det är viktigt med en sund och seriös åkerinäring, varför NTR är positiva till skärpta och tydligare regler för användning av utländska fordon i syfte att hindra oseriös verksamhet genom så kallade bulvaner. De nya reglerna ska vara utformade så att de är enkla att förstå och således lätta att följa. De ska inte heller utformas i protektionistisk anda utan fortfarande möjliggöra *sund* konkurrens mellan olika aktörer på den europeiska marknaden.

NTR välkomnar också nationella och gränsöverskridande kontroller som baseras på företagets riskvärde, eftersom kontrollerna därmed kan utföras mer effektivt.

Synpunkter på förslag till genomförande av godsförordningen

Näringslivets Transportråd ser problem med cabotagetransporter men anser samtidigt att transportpolitiken, inklusive regelverken i Sverige och EU, behöver fokusera på att förenkla för varuägare och godstransporter för att svensk industri och handel ska fortsätta att vara konkurrenskraftiga och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden.

Cabotagetransporter är en naturlig följd av fri rörlighet och ökar transporteffektiviteten genom att bland annat tomtransporterna minskar, vilket gagnar såväl mobiliteten, miljön som ekonomin. Cabotagetransporter bidrar också till att mildra de negativa effekterna av en tilltagande chaufförsbrist.

NTR stöder förslaget om att avskaffa cabotageundantaget för vägtransportdelen av inrikes kombitransport, eftersom det gör reglerna tydligare och således minskar risken för regelöverträdelser orsakade av oklar gränsdragning mellan cabotagetransport och inrikes

kombitransport. Av samma skäl förordar NTR tillämpning av lika regler för bland annat karenstid, inte minst för enkelhetens och tydlighetens skull. NTR ser en risk med att olika tidsperioder kan tillämpas i olika MS när det gäller kombinerade transporter.

NTR bedömer samtidigt i likhet med promemorian att förslaget om att avskaffandet av cabotageundantaget för vägtransportdelen av inrikes kombitransport sannolikt kommer att leda till ett minskat utbud av transporttjänster från utlandsetablerade transportföretag. Det är oroande eftersom det innebär en risk, inte enbart för ökade transportkostnader, utan även för att kompetensbristen inom yrkestrafik på väg förvärras. Det är därför viktigt att regeringen noga bevakar hur vägtransportmarknaden, och särskilt tillgången till yrkeskompetens, påverkas av förändringarna och hur det i sin tur påverkar konkurrenskraften för svensk industri och handel.

Synpunkter på förslag till genomförande av förordning om kör- och vilotider och förordning om färdskrivare

Både förordningen om kör- och vilotider och förordningen om färdskrivare ingår i en bredare ansträngning att förbättra arbetsvillkoren för förare, säkerställa rättvis konkurrens mellan operatörer och förbättra trafiksäkerheten på Europas vägar. Strängare krav vad gäller användning av färdskrivare har gradvis bidragit till en mer effektiv och enhetlig tillämpning i hela EU.

NTR är positiva till mer enhetliga och tydliga regler kring kör- och vilotider i Europa inte minst ur ett socialt perspektiv och ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det är samtidigt viktigt att reglerna är utformade så att det finns flexibilitet för hantering av oförutsedda händelser.

Färdskrivare kan vara ett verktyg för att effektivare kontrollera regelefterlevnad och enligt NTR ska registrering ske med automatik för att bland annat minska utrymme för fusk. Ett manuellt förfarande ökar risken för fel och överträdelser. NTR välkomnar därför en implementering av smarta färdskrivare version 2 i hela Europa så snart dessa finns tillgängliga på marknaden. NTR är också positiva till införande av ett riskvärderingssystem om det gör kontroller av regelefterlevnad effektivare.

Synpunkter på förslag till genomförande av särskilda bestämmelser om utstationering av förare i vägtransportsektorn

NTR anser att det är bra med harmoniserade regler när det gäller utstationering av förare inom vägtransportsektorn. En förare kan passera flera länder inom en kort tidsperiod vilket gör att bestämmelser om registrering och rapportering av arbetstider och dylikt måste vara enkla och likvärdiga inom EU.

Genomförandet av särskilda regler för utstationering av förare inom vägtransportsektorn innebär att värdstatens regler gällande bland annat betald semester och minimilön ska tillämpas från dag ett. Föraren ska registrera gränspassage manuellt till den dagen en smart färdskrivare version 2 finns installerad i fordonen. I Sverige tillämpas inte lagstadgade minimilöner och det är svårt att överblicka hur de nya reglerna kommer att påverka transportmarknaden och, i förlängningen, transportkostnaderna. Den till en början manuella hanteringen lär också medföra en ökad administrativ börda för transportföretagen, vilket i sin tur leder till ökade kostnader för transportköparen. NTR menar att det, även i fråga om de särskilda reglerna för utstationering av förare, därför är nödvändigt att regeringen noga bevakar hur vägtransportmarknaden påverkas av förändringarna och hur det i sin tur påverkar den internationella konkurrenskraften för svensk industri och handel.

Det är även viktigt att det finns en tydlig definition av internationell transport (bilateral eller icke-bilateral) respektive cabotageoperation och skillnaden mellan dessa. Det ska till exempel tydligt framgå när en internationell transport övergår till en cabotageoperation och reglerna för sådana transporter ska börja tillämpas.

I promemorian föreslås ett beställaransvar även i fråga om utstationering inom vägtransportsektorn med syfte att skapa en ökad medvetenhet hos transportköpare *i alla led* om att en beställning kan medföra att transporten utförs av en utstationerad förare och att ett sådant förhållande ska anmälas till Arbetsmiljöverket. En transport kan dock involvera en lång kedja av leverantörer och det kan vara svårt för en varuägare som ofta finns i början av kedjan att ens ha vetskap om, och således än mindre kontrollera, *alla led* i kedjan av leverantörer. NTR önskar förtydligande av vad som menas med *i alla led* och hur en transportköpare förväntas kunna bevisa att den fullgjort sin undersökningsplikt.

Ofullständig analys av kostnader och konsekvenser

Förslagen i promemorian innebär ökad reglering av transportmarknaden, vilket i sin tur kräver ökade kontroller och i slutändan leder till ökade transportkostnader för svensk industri och handel. Promemorian drar i linje med det slutsatsen att kostnaderna för transportköpande företag kommer att stiga men utvecklar inte närmare hur stor kostnadsökningen förväntas bli och för inget resonemang om hur den internationella konkurrenskraften för dessa företag påverkas. Enligt NTR är särskilt analysen av förslagets konsekvenser för transportköpandesvenska företag inom industrin och handeln bristfällig och bedömer att det finns en risk att de ekonomiska konsekvenserna för berörda företag kan bli betydande.

Enligt promemorian kan Transportstyrelsen hantera kostnader för ökade kontroller av genomförandet av mobilitetspaketet inom den nuvarande anslagsramen. NTR anser dock att det är osannolikt och befarar att de ökade kontrollerna som genomförandet innebär även ger upphov till höjda avgifter för tillsyn inom vägområdet. NTR efterlyser därför även en närmare analys av hur den förväntade höjningen av Transportstyrelsens avgifter kan komma att påverka svenska företag. NTR:s principiella ståndpunkt gällande Transportstyrelsens avgifter är att hela Transportstyrelsens verksamhet ska anslagsfinansieras, vilket vi också framfört i flera tidigare remissvar. Följaktligen menar NTR att Transportstyrelsens anslag bör öka i den omfattning som kostnaderna ökar.

NTR har även i synpunkterna ovan flera gånger lyft vikten av att noga följa utvecklingen på transportmarknaden och hur den påverkas av genomförandet av mobilitetspaketet. Det aktuella brittiska exemplet med akut brist på yrkesförare inom vägtransporter är skrämmande och något som bör undvikas i Sverige.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Jenny Larsson
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD