

Datum 2007-06-28 Vår beteckning 33/2007

Er beteckning

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Trafikenheten
103 33 Stockholm

Förslag till tre EG-förordningar om tillträde till person- och godstransportmarknaden på väg m.m. (N2007/5315/TR)

Sveriges Åkeriföretag (SÅ) har fått rubricerade förslag på remiss. Det har varit kort om tid vilket inte medgett att vi hunnit granska alla förslag i detalj. Det har också varit svårt att se alla konsekvenser av förslagen och hur de påverkar situationen för våra medlemmar. Vi hoppas därför att det finns möjlighet att få återkomma med eventuella synpunkter efter att vi fått ta del av den svenska översättningen. Mot den bakgrunden lämnar vi härmed några synpunkter på Kommissionens förslag.

Sammanfattning

- SÅ välkomnar standardiserade dokument och ett utökat informationsutbyte mellan medlemsstaterna.
- SÅ kan inte acceptera kommissionens förslag till definition av cabotage då den saknar tillfällighetsbegreppet. Som det nu är formulerat är cabotage i stort sett detsamma som inrikes transport om transportören lämnar landet var sjunde dag.
- Det är oklart vad som avses med ”Transport manager”. Beroende på vem som avses får förslagen olika konsekvenser. Detta bör utredas närmare.
- SÅ ställer sig bakom kraven på etablering av transportföretag förutom vad avser krav på parkeringsplatser.
- SÅ stödjer förslaget om att upprätta nationellt elektroniskt register och informationsutbyte mellan medlemsländerna.
- SÅ motsätter sig förslaget om att kräva 140 timmars utbildning för yrkestrafiktillstånd. Det räcker med krav på examination som det är idag.

Förordning om regler för internationell busstrafik (COM(2007)264 final)

SÅ lämnar inget remissvar eftersom det ligger utanför SÅ:s kompetensområde.

Adress	Org.Nr	Telefon/Phone	Telefax	E-post/Webb	Bankgiro
Sveriges Åkeriföretag	802001-9983				657-0717
AB Åkerikonsult	556098-6696				
Box 504, Vendevägen 90	Vat No.	Nat 08-753 54 00	Nat 08-755 60 01	info@akeri.se	Postgiro
SE-182 15 Danderyd	SE556098669601	Int +46 8-753 54 00	Int +46 8-755 60 01	www.akeri.se	60 16 90-1

Förordning om tillträde till den internationella vägtransportmarknaden (COM(2007) 265 final)

SÅ ställer sig positiv till förslaget till ny förordning sånär som på förslaget till definition av cabotage. Nedan kommenteras några delar i förslaget.

Sänkt viktsgräns till 3,5 ton

Förslaget innebär att gemenskapstillstånd ska krävas för alla fordon och fordonskombinationer med en totalvikt över 3,5 ton i internationell trafik i stället för 6 ton som idag. SÅ ser inga problem med den ändringen.

Standardiserade dokument

Förslaget att standardisera utseendet på gemenskapstillståndet, de vidimerade kopiorna av gemenskapstillståndet och förartillståndet är mycket bra. Flera svenska åkerier har under åren stoppats och bötfällts i olika länder där man exempelvis ansett att de kopior av gemenskapstillståndet som medförts har varit falska. En förutsättning för harmonisering av konkurrensvillkoren är naturligtvis att EU-gemensamma dokument har ett enhetligt utseende som lätt kan kännas igen av de kontrollerande myndigheterna.

Utökad informationsutbyte mellan medlemsstaterna

SÅ anser det positivt att de kontrollerande myndigheterna får ökade möjligheter att informera ett åkeris hemland om de förseelser åkeriet begått i ett annat land. Förslaget bör bidra till att vi minskar de olikheter inför lagen som vi har idag när utländska åkerier går fria från förseelser som svenska åkerier straffas för.

Cabotage

Nuvarande bestämmelser och definition av cabotage präglas av oklarhet och brist på transparens. Begreppet ”tillfällig” har medfört tolknings- och tillämpningsproblem hos medlemsländer, trots kommissionens tidigare försök att överbygga dessa genom särskilt tolkningsmeddelande.

Utgångspunkten för bestämmelser om cabotage bör vara att de skall vara enkla att tillämpa (vid en vägkontroll) för polismyndigheten, men samtidigt uppställa hinder för missbruk eller kringgående av densamma. Det måste vara tydliga regler på marknaden.

Kommissionen föreslår nu nya regler (artikel 8) som innefattar dels en kvantitativ definition (antalet cabotagetransporter) under den period som den utländska transportören kan åta sig transporter i värdlandet, dels en definierad tidsram under vilket sådana transporter får utföras. Detta är ett steg i rätt riktning.

Bristen i förslaget är att bestämmelsen inte går tillräckligt långt för att förhindra en permanent cabotageverksamhet då det saknas ett tillfällighetsbegrepp. Bestämmelsen förutsätter en internationell transport till värdlandet. Därefter tillåts tre cabotagetransporter inom värdlandets gränser. Därefter skall transportören lämna landet, dock senast inom ju dagar, beräknat från det att godset för den inkommande (internationella transporten) lossats. Någon begränsning införs inte hur återkommande dessa ”sjudagarsperioder” skall vara.

Sverige är ett avlångt land med långa transportsträckor. För svenskt vidkommande medför detta att en utländsk transportör kan sätta i system att utföra en internationell transport till Sverige. Med de avstånd som aktualiseras i Sverige kan den utländska transportören komma att utföra inrikes fjärrtrafik exempelvis från södra Sverige till Norrland och åter vid tre tillfällen under en kalendervecka (måndag till fredag) för att sedan högst tillfälligt lämna Sverige genom att passera den svenska gränsen. Uppenbarligen kan denne därefter *omgående* återkomma genom en ny internationell transport till Sverige för att på nytt utföra cabotage inom ramen för den stipulerade sjudagarsperioden. Bestämmelsen öppnar således för en permanent inrikestrafik på ett annat lands villkor, för den transportör som sätter detta i system. Detta är inte acceptabelt och den föreslagna definitionen måste därför revideras.

Mot denna bakgrund förslår SÅ att det införs någon form av karenstid för den utländska transportör som redan utfört sin tidigare kvot om tre cabotagetransporter, i syfte att förhindrar att denne kontinuerligen åtkommer vecka efter vecka. T.ex. i enlighet med Vägverkets förslag ”högst 10 kalenderdagar under en 30-dagarsperiod. Dessa transporter ska ha en tillfällig karaktär d.v.s. de får ej vara regelbundna och permanenta med samma transportköpare i grunden”.

I förslaget har begreppet ”tillfälligt” utmönstrats. Det innebär att en transportör därmed på avtalsrättsliga grunder kan skapa permanenta ruttor för linjetrafik där tre cabotagetransporter fortlöpande inplaneras vecka efter vecka. Vår uppfattning är att bestämmelserna bör kompletteras så att de fyra kriterierna varaktighet, frekvens, regelbundenhet och kontinuitet kvarstår som en grund för bedömning om en verksamhet skall bedömas som tillfällig eller permanent. Detta bör exempelvis gälla när det kan utredas att transportören på avtalsrättsliga grunder satt i system att återkommande utföra cabotagetransporter i anslutning till en internationell transport.

De nya bestämmelserna innehåller bevisbörderegler, som medför att den utländska transportören skall visa att förutsättningarna för den aktuella cabotageverksamhet är uppfyllda. SÅ tillstyrker denna del i förslaget.

Förordning om regler för tillträde till yrket (COM(2007) 263 final)

SÅ ställer sig rent generellt sett positiv till förslaget om en ny förordning om tillträde till yrket. Vi välkomnar harmoniserade spelregler eftersom det idag finns allt för stora skillnader i de krav som ställs i de olika medlemsstaterna. Något som för åkerier i ett högkostnadsland som Sverige späder på konkurrens-snedvridningen till de svenska åkarnas nackdel.

Vi har dock följande kortfattade kommentarer att lämna på förslaget:

”Transport manager”

I förslaget talas om en ”transport manager”, dennes ansvar och vilka krav som han/hon ska uppfylla. Vi har svårt att tolka vem som avses med företagets ”transport manager”. Är han/hon densamme som dagens trafikansvarige som i vissa företag är samma person som företagets VD? Eller är det transportchefen

Adress	Org.Nr	Telefon/Phone	Telefax	E-post/Webb	Bankgiro
Sveriges Åkeriföretag	802001-9983				657-0717
AB Åkerikonsult	556098-6696				
Box 504, Vendevägen 90	Vat No.	Nat 08-753 54 00	Nat 08-755 60 01	info@akeri.se	Postgiro
SE-182 15 Danderyd	SE556098669601	Int +46 8-753 54 00	Int +46 8-755 60 01	www.akeri.se	60 16 90-1

eller transportledaren? Utan att veta exakt vilken person som åsyftas är det svårt att lämna synpunkter i nuläget. SÅ vill dock peka på att en tolkning av artikel 4 punkt 2 kan vara att ett företag som är en fysisk person, tex. en åkeriföretagare med enskild firma, som själv inte uppfyller kraven på yrkesmässig kompetens, ska kunna anlita en annan person som "transport manager". Detta verkar väldigt konstigt. Det är SÅ uppfattning att om en person driver ett åkeriföretag ska personen själv besitta yrkesmässig kompetens.

Transportföretag utan egen "transport manager"

En annan tolkning är att en "transport manager" har som uppgift att styra transporterna på ett företag, tex. en transportledare på en lastbilscentral. Enligt förslaget får en sådan "transport manager" dock inte fungera som sådan för fler än fyra åkerier och högst 12 fordon.

Utan att exakt ha förstått vem som åsyftas med "transport manager" i företaget vänder sig SÅ emot detta förslag till detaljstyrning som vi anser saknar verklighetsförankring. Hur många företag och fordon som exempelvis en transportchef eller en transportledare kan hantera måste avgöras av de berörda åkerierna och det företag där transportchefen/-ledaren är anställd på basis av tillgång på annan trafikledande personal och tekniska hjälpmedel. Om förslaget genomförs kommer det att innebära stora nackdelar för de svenska lastbilscentralerna.

Krav för etablering av ett transportföretag

Förutom de redan existerande kraven på yrkeskunskande, ekonomiska resurser och gott anseende föreslås nu även krav på den fysiska etableringen av företaget. I artikel 5 framgår vilka dessa krav är. Enlig pkt (a) i denna artikel anges att företaget måste ha "an establishment". Eftersom ordet "establishment" bland alla översättningar kan tolkas som både företag och hushåll är det oklart om företaget får drivas från hemmet eller om det krävs en annan fastighet. Det blir heller inte klarare av att man i pkt (c) i artikeln också föreslår att företaget måste ha "an operating centre" med tillräckligt många parkeringsplatser för de fordon man använder sig av. Vi ställer oss därför frågande till om "establishment" och "operating centre" kan vara samma sak.

SÅ ställer sig positiv till skärpta krav för att undvika så kallade brevlådeföretag, men vi avfärdar förslaget om att företagets parkeringsplatser måste ligga i anslutning till den plats varifrån administrationen sköts.

Upprättande av nationellt elektroniskt register

Artiklarna 15-17 i kapitel IV beskriver förslaget till ett nationellt register med information om alla tillståndshavare och där information ska utbytas mellan medlemsstaterna.

SÅ stödjer förslaget till ett sådant register. Med uppgifter om ett företags förseelser samlade på ett ställe ökar möjligheterna att skilja ut de företag som notoriskt bryter mot gällande lagar och regler. Vi förutsätter också att alla länsstyrelser gör en mer harmoniserad bedömning på basis av uppgifterna än vad

Adress	Org.Nr	Telefon/Phone	Telefax	E-post/Webb	Bankgiro
Sveriges Åkeriföretag	802001-9983				657-0717
AB Åkerikonsult	556098-6696				
Box 504, Vendevägen 90	Vat No.	Nat 08-753 54 00	Nat 08-755 60 01	info@akeri.se	Postgiro
SE-182 15 Danderyd	SE556098669601	Int +46 8-753 54 00	Int +46 8-755 60 01	www.akeri.se	60 16 90-1

som är fallet idag, när det gäller vem som ska bli av med sitt trafik tillstånd och vem som ska få behålla det.

Mot bakgrund av den olikhet inför lagen som råder idag mellan svenska och utländska transportörer välkomnar vi också ett informationsutbyte medlemsstaterna emellan vad gäller förseelser som begåtts i andra länder.

Ekonomiska resurser

SÅ konstaterar att förslaget i denna del stämmer väl överens med den svenska tolkningen av nu gällande bestämmelser. Vi tillstyrker förslaget i sin helhet.

Utbildningskrav

I artikel 8 anges kraven på att bäraren av företagets trafik tillstånd skall genomgå en obligatorisk utbildning på 140 tim följd av tvingande skriftlig examination som kan kompletteras med en muntlig del. SÅ motsätter sig detta förslag på krav på utbildning.

Sedan 2001 har i Sverige kunskapskravet på trafik tillståndsinnehavare (specificerat i VVFS 2001:51) examinerats via Vägverkets provverksamhet. Obligatorisk utbildning har inte krävts av myndigheterna. Vägverkets prover är väl utformade och täcker in de kunskapskrav som ställs i VVFS 2001:51. Trots avsaknaden av utbildningskrav väljer övervägande delen av dem som skall ansöka om trafik tillstånd att genomgå en frivillig utbildning inför examinationen. För svensk vidkommande är det tveksamt om en obligatorisk utbildning medför någon högre kompetens än vad den är idag bland nya trafik tillståndsinnehavare. Detta beroende på att vi har en stark utbildningstradition inom näringen kombinerat med den effektiva provverksamhet som Vägverket står för.

Fördelen med kravet på 140 timmars obligatorisk utbildning är att vi får ”samma” kompetens inom hela EU vilket likställer konkurrensförhållandet.

Nackdelarna med det obligatoriska utbildningskravet är att det blir mer kostsamt och komplicerat, speciellt för de som skall starta eget åkeri. I Sverige är ca femtio procent av åkerierna s.k. enbilsåkerier. Vi har en tydlig småföretagarinriktning i åkerinäringen. I vårt glesbefolkade land är dessa småföretag en av förutsättningarna för att behålla infrastrukturen och utvecklingen utanför storstadsregionerna. Genom utbildningskravet på 140 timmar riskerar Sverige att få färre nyetableringar av små åkerier samtidigt som befintliga ”enbilsåkerier” drastiskt kommer att minska p.g.a. åldersstrukturen bland ägarna. Transportkapaciteten riskerar att minska samtidigt som alla prognoser pekar på kraftig ökning av transportbehov.

De negativa effekterna av utbildningskravet kan till viss del motverkas av att det i skrivs in i reglementet att de 140 timmarna kan genomföras som distansutbildning med IT-hjälpmedel. Därigenom skulle man kunna erbjuda en god utbildning till personer som har svårt att komma till utbildningsorterna (pga långa avstånd) och som har svårt att tidsmässigt frigöra sig.

Adress	Org.Nr	Telefon/Phone	Telefax	E-post/Webb	Bankgiro
Sveriges Åkeriföretag	802001-9983				657-0717
AB Åkerikonsult	556098-6696				
Box 504, Vendevägen 90	Vat No.	Nat 08-753 54 00	Nat 08-755 60 01	info@akeri.se	Postgiro
SE-182 15 Danderyd	SE556098669601	Int +46 8-753 54 00	Int +46 8-755 60 01	www.akeri.se	60 16 90-1



Utbildningsinnehållet i annex 1 följer examinationskraven som redan är i bruk. Punkten G7 bör formuleras om, "piggy-back" är ett uttryck som inte används inom åkerinäringen. SÅ föreslår följande formulering, "be familiar with the various techniques of combined transport"

Enligt artikel 23 om övergångsbestämmelser ska personer som innehar ett yrkesmässigt kompetensbevis rätta sig efter bestämmelserna inom två år efter att de trätt i kraft. Innebär det att en person som har trafik tillstånd som är nyare än fem år måste genomgå 140 timmars utbildning i efterhand? De som tidigare har yrkestrafiktillstånd måste få hävdvunnen rätt när det gäller utbildningen, jämför formuleringar i förardirektivet.

Med vänlig hälsning

Carina R Nilsson
Vice VD Sveriges Åkeriföretag

Adress	Org.Nr	Telefon/Phone	Telefax	E-post/Webb	Bankgiro
Sveriges Åkeriföretag	802001-9983				657-0717
AB Åkerikonsult	556098-6696				
Box 504, Vendevägen 90	Vat No.	Nat 08-753 54 00	Nat 08-755 60 01	info@akeri.se	Postgiro
SE-182 15 Danderyd	SE556098669601	Int +46 8-753 54 00	Int +46 8-755 60 01	www.akeri.se	60 16 90-1