



## Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

[john.woxstrom@akeri.se](mailto:john.woxstrom@akeri.se)

Transportstyrelsen

[vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se)

# SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER FÖRSLAG TILL TRANSPORTSTYRELSENS FÖRESKRIFTER OCH ALLMÄNNA RÅD OM ARBETSTID VID VISST VÄGTRANSPORTARBETE

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 600 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 har inget att erinra mot att de vissa mindre språkliga redaktionella ändringarna görs så som de har presenterats enligt förslaget till ny föreskrift.
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att känna till de allmänna rådens inplacering i normhierarkin, alltså mycket långt ned, om de ens finns där
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är bra att första meningen i de föreslagna allmänna råden inleds med att "[r]egister över arbetstid bör innehålla"

- Sveriges Åkeriföretag anser att det bör framgå att arbetsgivaren ett (1) intyg som omfattar en hel tidsperiod i vissa fall ska kunna styrka arbetstider
- Sveriges Åkeriföretag anser att en fråga som särskilt behöver belysas är vem som är arbetsgivare och därmed skyldig att registrera arbetstiden
- Sveriges Åkeriföretag är positiv till att det uttryckligen framgår att register över arbetstid kan bestå av flera delregister
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är en brist i förslaget att hänsyn inte tas till arbetsrätten enligt den svenska arbetsmarknadsmodellen där kollektivavtal spelar en så väsentlig roll

## Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av de handlingar som bifogats remissen. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning av detta framföra följande.

## Allmän utgångspunkt om förslaget till ny föreskrift

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att de vissa mindre språkliga redaktionella ändringarna görs så som de har presenterats enligt förslaget till ny föreskrift.

## Om allmänna råd

Som alltid när det gäller allmänna råd som tas in i en myndighets föreskrifter finns en tendens, både från den berörda myndighetens egna tjänstemän men även från domstolar, att ibland se dessa allmänna råd som till och med mer gällande och styrande än själva lagtexten. Ett exempel är Transportrådets Allmänna råd 1989:2 om trafiktillstånd. Trots att nya EU-bestämmelser i direktiv 96/26/EG och att en då ny yrkestrafiklag (1998:490) trätt ikraft, fortsatte tillsynsmyndigheterna, länsstyrelserna och Vägverket, att hänvisa till Transportrådets Allmänna råd 1989:2, även om de nya bestämmelserna i vissa fall hade ett annat materiellt innehåll. Så gjorde även domstolar vid prövningen av den nya EU-baserade lagstiftningen.

Med dessa ord vill Sveriges Åkeriföretag varna för att Transportstyrelsen vid sin tillämpning av regelverket om vägarbetstid ska komma att anse de nu föreslagna allmänna råden är mer gällande och styrande än själva den aktuella lagstiftningen. Det är alltså viktigt att känna till de allmänna rådens inplacering i normhierarkin, alltså mycket långt ned, om de ens finns där.

## Närmare om förslaget till allmänna råd till 20 § lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete

Sveriges Åkeriföretag anser att det är bra att första meningen i de föreslagna allmänna råden inleds med att ”[r]egister över arbetstid *bör* innehålla”, vår kursivering.

För punkterna 1 och 2 i förslaget går det att genom att utgå från uppgifter på förarkort och färdskrivardiagramblad få fram och se de efterfrågade uppgifterna. Därmed bör det anses att dessa uppgifter är tillfredsställande styrkta. För det fall att färdskrivaruppgifterna inte styrker det efterfrågade uppgifterna så kan uppgifterna behöva kompletteras. Hur det ska kompletteras framgår dock inte av de allmänna råden. Sveriges Åkeriföretag anser att det bör kunna ske genom styrkande med intyg.

När det gäller punkten 3 bör det klargöras att en arbetsgivare kan styrka dessa uppgifter med till exempel ett (1) intyg som omfattar hela den tidsperiod av semesterledighet och/eller sjukdom som det efterfrågas uppgifter om, så att det inte kan komma att krävas ett intyg per arbetsdag.

När det gäller undantagen körning enligt 2 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. så bör det, för det fall att den mobila arbetstagaren trots allt använder färdskrivaren, anses tillräckligt att få fram och se den efterfrågade uppgifterna. I annat fall bör arbetsgivaren genom ett (1) intyg som omfattar en hel tidsperiod ska kunna styrka dels att transporten omfattades av 2 kap. 2 §, och arbetstiderna för föraren.

En fråga som behöver belysas är vem som är arbetsgivare och därmed skyldig att registrera arbetstiden. Ett vanligt exempel där ett förtydligande behövs är för de åkerier som till exempel utför fjärrtransporter (typiskt sett långväga styckeodstransporter) och som hyr in chaufförer från bemanningsföretag under en del av arbetsdagen. För dessa fall behövs ett förtydligande om vem som ska anses vara arbetsgivaren och därmed är den som ska upprätta registret. Är det åkeriet som hyr in chauffören och vars lastbil chauffören framför men där inget arbetsrättsligt anställningsförhållande råder, eller är det bemanningsföretaget där chauffören är formellt anställd, ett arbetsrättsligt anställningsförhållande råder, som ska anses vara arbetsgivaren?

Sveriges Åkeriföretag är positiv till att det uttryckligen framgår att register över arbetstid kan bestå av flera delregister. Sveriges Åkeriföretag anser att det är väsentligt att det är innehållet, styrkande av arbetstiderna, som är viktigt för kontrollen av arbetstiderna. Intyg kan därmed anses vara ett (av flera möjliga) delregister.

### Avslutande kommentar

Sveriges Åkeriföretag anser att det är en brist i förslaget att hänsyn inte tas till arbetsrätten enligt den svenska arbetsmarknadsmodellen där kollektivavtal spelar en så väsentlig roll. Detta är särskilt viktigt i sammanhang om vägarbetstidslagen

för de fall där arbetsgivaren omfattas av kollektivavtal. Det ska då särskilt noteras att det inom vägtransportbranschen för godstransporter, finns ett kollektivavtal mellan organisationerna Biltrafikens Arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet där alla de möjligheter som lagen om visst vägtransportarbete ger har utnyttjats för att reglera arbetstiden för mobila arbetstagare. Därmed blir det en fråga om avtalskontroll för parterna och inte en fråga för Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet. Gör gärna jämförelsen med den generella arbetstidslagen där kollektivavtal också har slutits mellan samma parter på arbetsmarknaden, och det leder till att det är parterna som utövar tillsynen och inte Arbetsmiljöverket.

### Övrigt

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



Rickard Gegö  
VD