



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

john.woxstrom@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

annica.liljedahl@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV PROMEMORIA OM UNDANTAG FRÅN FÖRLÄNGNING AV TIDSFRISTER I FRÅGA OMFÄRDSKRIVARE OCH FÖRARKORT

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 inte något att erinra mot regeringens förslag att nu utnyttja möjligheten i Omnibusförordningens artikel 4.6 till att undanta förlängning av tidsfrister enligt samma förordnings artikel 4.1–4.3
- Sveriges Åkeriföretag delar idag regeringens syn på att det förnärvarande inte finns indikationer på att det skulle råda svårigheter att genomföra besiktningar av färdskrivare inom de gällande tidsintervallen
- Sveriges Åkeriföretag delar idag även regeringens syn på att Transportstyrelsen inte har problem med att utfärda nya förarkort oavsett anledning

- Sveriges Åkeriföretag anser att det trots allt är nödvändigt med en beredskap för att med kort varsel kunna upphäva den nu föreslagna nationella förordningen, eller att kunna vidta andra adekvata åtgärder, så att förlängningen av tidsfristerna trots allt skulle kunna träda ikraft om det skulle bli svårigheter att kunna besiktiga färdskrivarna eller att kunna utfärda förarkort
- Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att det nu föreslagna undantaget beslutas i form av en egen förordning med stöd i lagen (1975:88) om bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

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.

Undantag från förlängning i fråga om färdskrivare och förarkort

Sveriges Åkeriföretag har inte något att erinra mot regeringens förslag att nu utnyttja möjligheten i Omnibusförordningens artikel 4.6 till att undanta förlängning av tidsfrister enligt samma förordnings artikel 4.1–4.3.

Sveriges Åkeriföretag vill dock framföra följande. Det är två helt olika situationer som artikel 4.1–4.3 handlar om.

Artikel 4.1 skapar möjligheten till undantag från vissa tidsintervall för besiktning och kalibrering av färdskrivare. Dessa uppgifter utförs av verkstäder, privaträttsliga subjekt, som är särskilt ackrediterade av Swedac, för att med sina godkända tekniker/montörer få utföra besiktning och kalibrering av färdskrivare. Enligt Swedacs hemsida finns det 107 företag, där dessa företag kan ha verksamhet förlagd i nu aktuellt sammanhang på en eller flera platser i Sverige, som är ackrediterade.

Artikel 4.2–4.3 handlar däremot om myndighetsutövning utförd av Transportstyrelsen, att som den enda utfärdaren i Sverige kunna just utfärda förarkort på grund av förnyelse av förarkort eller vid ersättning av förarkort.

Det måste då konstateras att det inte går att ställa samma höga krav på tillgänglighet av verkstäderna för kalibrering och besiktning av färdskrivare som man kan ställa på en myndighet som ska utfärda förarkort beroende på de två olika fall som nu är aktuella.

Sveriges Åkeriföretag delar idag regeringens syn på att det förnärvarande inte finns indikationer på att det skulle råda svårigheter att genomföra besiktningar av färdskrivare inom de gällande tidsintervallen. Sveriges Åkeriföretag delar idag

även regeringens syn på att Transportstyrelsen inte har problem med att utfärda nya förarkort oavsett anledning.

Sveriges Åkeriföretag anser att det trots allt är nödvändigt med en beredskap för att med kort varsel kunna upphäva den nu föreslagna nationella förordningen, eller att kunna vidta andra adekvata åtgärder, så att undantagen, förlängningen av tidsfristerna, trots allt skulle kunna träda ikraft om det skulle bli svårigheter att kunna besiktiga färdskrivarna eller att kunna utfärda förarkort. Här måste det åter betonas att man måste kunna ställa stora krav på en myndighet att hålla en hög tillgänglighet för att kunna utföra sina myndighetsuppgifter.

Det krävs nämligen material, tomma/blanka kort, som köps in externt i Nederländerna och som transporteras till Transportstyrelsen i Örebro för att där kunna slutföra tillverkningen av de svenska förarkorten. Möjligheterna att i Örebro kunna utfärda förarkort är beroende av en relativt lång kedja, bland annat bestående av inköp, transport, tillverkning och distribution. Det är alltså hela den här kedjan som måste fungera. Det måste därför ställas krav på Transportstyrelsen att säkerställa att den fungerar. Om då fabriken i Nederländerna inte kan leverera på grund av att deras personal drabbats av Covid-19 eller om fabriken påverkas av regerings- eller myndighetsbeslut fattade i Nederländerna med syfte att skydda sin befolkning genom till exempel utgångsförbud, så kan det få effekter även i Sverige när det gäller möjligheten att utfärda förarkort.

När det gäller besiktning och kalibrering av färdskrivare så kan det även i dessa fall vara nödvändigt med visst material, som till exempel plomberingar, som köps in från andra länder och transporteras till Sverige. Även här finns det en kedja som måste fungera fram till och med att besiktningen och kalibreringen är slutligt genomförd. Det är alltså inte tillräckligt att enbart själva verkstaden kan fungera med sina godkända tekniker/montörer.

Formen för undantaget

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att det nu föreslagna undantaget beslutas i form av en egen förordning med stöd i lagen (1975:88) om bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

Avslutande kommentar

Sveriges Åkeriföretag anser alltså att förslaget till att undanta förlängning av tidsfrister i fråga om färdskrivare och förarkort förnärvarande är acceptabelt men anser vidare att beredskap måste finnas för att med kort varsel kunna upphäva den föreslagna förordningen eller att kunna vidta andra adekvata åtgärder om det skulle visa sig att problem uppstår med besiktning av färdskrivare samt utfärdande av förarkort.

Övrigt

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



Ulric Långberg
Branschchef