



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende
John Woxström
070-936 07 99
john.woxstrom@akeri.se

Näringsdepartementet

n.remissvar@regeringskansliet.se
catherine.versini.bovin@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER BETÄNKANDE AV UTREDNINGEN OM ENKLARE REGELVERK FÖR MIKROFÖRETAGANDE OCH EN MODERNARE BOKFÖRINGSLAG, SOU 2021:60

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 600 medlemsföretag som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att ett system med varning enligt utredningens förslag införs
- Sveriges Åkeriföretag anser att ett system med varning bör författningsregleras och att det inte är tillräckligt att Transportstyrelsen

håller på med eget utvecklingsarbete

- Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsens interna vägledningar för sin handläggning av ärenden, emellanåt får en olycklig form av inofficiell status som författning när de inte ens är föreskrifter, och därmed inte ens finns med i normhierarkin
- Sveriges Åkeriföretag anser att överimplementering är ett oönskat men tyvärr verkligt förekommande fenomen
- Sveriges Åkeriföretag anser att departement och myndigheter, likt till exempel Danmark, ska göra en noggrann genomgång av grannländernas implementering, och sedan implementera bestämmelserna med det svenska näringslivets bästa för ögonen

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av SOU 2021:60 med författningsförslag. Kommentererna och synpunkterna kommer att i huvudsak lämnas specifikt vad avser transportföretag så som åkeriföretag, och inte lämnas vad som gäller generellt för företagande så som till exempel bokföringslagen.

Sveriges Åkeriföretag ser dock positivt på varje enskilt förslag till förenklingar för att underlätta för att driva företag.

Innehållet

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att ett system med varning enligt utredningens förslag införs, se sidan 39 i utredningen.

Sveriges Åkeriföretag instämmer i att ett sådant system bör författningsregleras och att det inte är tillräckligt att Transportstyrelsen håller på med eget utvecklingsarbete, även om ett utvecklingsarbete i och för sig är något positivt och ständigt bör pågå, se utredningens avsnitt 4.2.3. Transportstyrelsens interna vägledningar för sin handläggning av ärenden får dock emellanåt och olyckligtvis en form av inofficiell status som författning när de inte ens är föreskrifter, och därmed inte ens finns med i normhierarkin. Ett exempel är den synnerligen olyckliga vägledningen om tillämpning av regelverket avseende cabotagetransporter och kombinerade transporter som genom sin blotta existens i vissa fall till och med förhindrar en verklig rättslig prövning av det felaktiga innehållet i vägledningen.

Sveriges Åkeriföretag instämmer i utredningens konstaterande att Transportstyrelsen dessutom inte har varit generös i sin tillämpning av den nya punkt 4 i 9 kap. 11 § i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Detta talar för att frågan om varning måste författningsregleras och inte enbart lämnas över till Transportstyrelsens interna utvecklingsarbete när Transportstyrelsen till och med har en restriktiv syn på tillämpningen av författningar beslutade av regeringen som skulle kunna innebära en liten, men trots det, lättnad.

Sveriges Åkeriföretag vill i detta sammanhang även lyfta frågan om att det är viktigt att om det nu är så att en viss omständighet är en överträdelse och den ska kunna resultera i en varning i stället för sanktionsavgift för transportföretaget, det är lika viktigt att det för den enskilde chauffören som är orsaken till omständigheten, denne ska kunna omfattas av polisens möjlighet till rapporteftergift för samma omständighet.

Överimplementering

Utredningen tar vidare upp frågan om ”överimplementering” av EU-bestämmelser. Sveriges Åkeriföretag anser att det är ett oönskat men tyvärr verkligt förekommande fenomen. Som exempel kan nämnas Transportstyrelsens

medicinska föreskrifter för innehav av körkort, TSFS 2010:125, och då särskilt kapitlet om diabetes. Där heter det att Transportstyrelsen ”själv” har kommit på att man kanske har överimplementerat körkortsdirektivets bestämmelser. Det är en sanning med modifikation då det är många körkortshavare som har processat om detta, men tyvärr förlorat i domstol då dessa slaviskt och utan att göra en egen värdering av implementeringen har gått på Transportstyrelsens föreskrifter. När det gäller diabetes så har Transportstyrelsen kommit på att körkortsdirektivet enbart nämner diabetes, medan det i föreskrifterna gjordes (nu är föreskrifterna ändrade) en uppdelning i diabetes typ 1 och diabetes typ 2, vilket fick förödande konsekvenser för de körkortshavare som hade någon av de högre körkortsbehörigheterna. Men inte ens efter den senaste ändringen av kapitlet om diabetes överensstämmer det med körkortsdirektivets bestämmelser. Till exempel ställer föreskrifterna krav på läkarkontroll medan körkortsdirektivet talar om behörig medicinsk personal. Det talas i Transportstyrelsens text om komplikationer medan direktivet talar om komplikationer *vid diabetes*. Vilket alltså är snävare än hur Transportstyrelsen vill implementera direktivets bestämmelser. Det finns en lång rad av tveksamheter trots att man nu sett över innehållet.

Sveriges Åkeriföretag anser att departement och myndigheter, likt till exempel Danmark, ska göra en noggrann genomgång av grannländernas implementering, och sedan faktiskt implementerar EU-bestämmelserna på så sätt att man har det svenska näringslivets bästa för ögonen.

Transportstyrelsen myndighetstillämpning och författande av en Vägledning om cabotage transporter med mera är ett skräckexempel på hur det inte ska få gå till.

Avslutande synpunkter

Sveriges Åkeriföretag anser att det nu slutligen måste vara klart att Transportstyrelsens olyckliga så kallade vägledningar omarbetas så att de enbart beskriver styrelsens interna hantering och handläggning av påförandet av sanktionsavgifter. Själva tillämpningen av till exempel cabotagebestämmelserna

ska komma från relevanta EU-författningar och inte från Transportstyrelsens interna vägledning. Detta är en form av överimplementering. Därmed kan även den i just denna vägledning olyckliga och direkt felaktiga, i förhållande till godsförordningens lydelse om definitionen av ”fordon” i artikel 2.1 läst tillsammans med ”samma fordon” i artikel 8.2, nämligen att Transportstyrelsen påstår att det skulle vara tillåtet att byta släp, en gång för alla utmönstras och inte längre ha någon påverkan på kontrollmyndighetens arbete.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Näringsdepartementets förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef