

Vår referens
Kristoffer Arvidsson Thonäng

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

E-post
kristoffer.arvidsson@seko.se

Sekos yttrande över Europeiska kommissionens förslag inom ramen för sitt mobilitetspaket

Nedan följer Sekos synpunkter utifrån det förslag som berörs.

- 1) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av tillståndsförordningen (EG) nr 1071/2009 och godsförordningen (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (COM_2017_281_EN_ACTE_f)

Det är positivt att det föreslås att bestämmelserna i artikel 5 förtydligas för att säkerställa att företag som är etablerade i en medlemsstat har en verklig och kontinuerlig verksamhet där. Det är viktigt att komma tillrätta med problem och risker i att det etableras brevlådeföretag i ett annat land men där all verksamhet sker i Sverige eller i Norden.

De förändringar som föreslås i villkor rörande kravet på ”gott anseende” är positiva.

Seko anser det vara problematiskt att det högsta tillåtna antalet cabotagetransporter föreslås tas bort. Det skulle vara acceptabelt med en sådan förändring om man samtidigt minskade antalet maximala antal dagar till två eller tre. Liggande förslag om fritt antal transporter under fem dagar innebär att det blir möjligt att planera in en vanlig arbetsvecka för ett fordon som kör cabotage.

Förbundet anser även att det totala antalet cabotagekörningar under en kalendermånad ska begränsas så att det inte är möjligt att köra kontinuerligt cabotage och runda reglerna genom att köra över nationsgränsen en gång per vecka.

Möjligheterna att kontrollera att cabotagereglererna efterlevs bör förbättras mer än vad som föreslås. Framförallt bör arbetet med att bygga smarta, elektroniska kontrollmöjligheter påbörjas snarast.

- 2) Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter (COM_2017_277_EN_ACTE_f)

Seko Förbundet

Box 1105, 111 81 Stockholm
Besök: Hagagatan 2
Hemsida: www.seko.se

Telefon: 08-791 41 00
Telefax: 08-21 89 53
E-post: seko@seko.se

Organisationsnummer: 802004-5509
Plusgironummer: 58-8

Seko anser att förslaget om att en chaufför ska kunna ha en förkortad veckovila under två veckor i rad är oacceptabel. Förslaget innebär att en chaufför under en 16-dagarsperiod endast behöver ha två lediga dagar. Det är även lagligt att ta den förkortade veckovilan i fordonet. Förslaget kommer ha stor påverkan på förare, passagerare och säkerhet. Utifrån dessa förutsättningar blir det svårt att garantera säkerheten för passagerarna på exempelvis en buss när chauffören endast haft två dagars vila inom loppet av 16 dagars arbete.

Resultatet blir även att åkerier från låglöneländer kommer att kunna planera transporter så att chauffören är borta och kör 16 dagar för att sedan återvända hem för några dagars ledighet. Chauffören får ingen möjlighet till ett anständigt socialt liv eller fysisk och psykisk återhämtning. Detta kommer leda till försämrad trafiksäkerhet.

Seko anser inte att några förändringar i kör- och vilotiderna bör genomföras. Däremot är det viktigt att tydliggöra att den normala veckovilan på 45 timmar eller mer inte får tas i fordonet.

- 3) Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU när det gäller utstationering av förare i vägtransportsektorn (COM_2017_278_EN_ACTE_f)

Idag omfattas förare som kör gränsöverskridande resor av utstationeringsdirektivets regler. Reglerna är dock otydliga och det har funnits oklarheter kring hur det ska tillämpas. Konsekvensen av oklarheterna är att det idag finns betydande problem med social dumping och snedvriden konkurrens inom den europeiska vägtransportsektorn. I flera europeiska länder har företag kunnat etablera både inrikes- och gränsöverskridande trafik genom att på olika sätt utnyttja utländsk "besökande" arbetskraft till låga löner och dåliga villkor.

I avsikt att förtydliga regelverket föreslår Kommissionen att utstationeringsdirektivets bestämmelser ska kompletteras med särskilda bestämmelser för vägtransportsektorn. Förslaget innebär att utstationerade utländska förare som under en månad vistas *kortare tid än tre dagar* i en medlemsstat inte ska omfattas av utstationeringsreglerna vad gäller minimilön och semester. Vistas den utstationerade föraren längre än tre dagar i en medlemsstat under en månad ska dock utstationeringsdirektivets bestämmelser gälla för all utstationerad tid i det landet.

Seko anser att otydligheten kring hur reglerna om utstationering tillämpas är ett stort problem som behöver lösas. Förbundet ser dock inte att det förslag som har presenterats bidrar till någon ökad tydlighet. Istället vill förbundet se tydliga regler som fastställer att chaufförer alltid ska utstationeras i de medlemsstat där de kör yrkesmässiga transporter oavsett om de kör internationella transporter, cabotagetransporter, eller transporter enligt kombidirektivet.

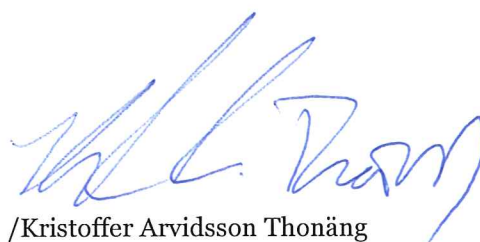
Det föreslagna kravet på åkerier att informera myndigheter om chaufförer och vilka fordon de kör vid utstationering är positivt. Förbundet önskar att det byggs smarta och effektiva elektroniska system som underlättar informationshanteringen från anmälan till kontroll.

Kommissionen föreslår att utstationeringsreglernas efterlevnad kontrolleras för 3 % av alla dagar då en chaufför kört ett fordon. Det är så klart positivt att det slås fast krav på kontroller, och åter igen vill förbundet peka på att myndigheter i Sverige måste ges tillräckliga resurser för att ordentligt utföra dessa kontroller.

Med vänlig hälsning,



Valle Karlsson
Förbundsordförande



/Kristoffer Arvidsson Thonäng

