

## Motion till riksdagen 2018/19:737

av **Thomas Morell m.fl. (SD)**

# Nationellt undantag gällande daglig körtid

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om nationellt undantag gällande daglig körtid och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

För förare av tunga fordon finns en lagstiftning som reglerar körtider, raster och viloperioder. Lagstiftningen är omfattande och styr i hög grad förarens aktiviteter under ett arbetspass. Grunden för den omfattande lagtexten är att öka trafiksäkerheten, säkra konkurrens på lika villkor och inte minst skydda föraren. Även om lagstiftningen i stora delar har fungerat väl sedan den stora revisionen 2007 finns moment i texten som påverkar syftet med lagen och skapar onödig stress för förarna.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 artikel 6 står följande om daglig körtid:

1. Den dagliga körtiden får inte överstiga nio timmar. Den dagliga körtiden får emellertid utsträckas till tio timmar högst två gånger under en vecka.
2. Körtiden under en vecka får inte överstiga 56 timmar och får inte leda till att den maximala veckoarbetstiden enligt direktiv 2002/15/EG överskrids.
3. Den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar.

Skrivningen i första punkten har inneburit att tolkningen skapat en onödigt byråkratisk tillämpning av regelverket.

Grundregeln i första punkten är att den dagliga körtiden får vara max nio timmar, dock får körtiden utsträckas till maximalt 10 timmar två gånger under en vecka. Vecka i det här sammanhanget är från måndag 00.00 till söndag 24.00.

Det maximala uttaget av körtid under en vecka kan alltså bli 56 timmar om föraren nyttjar körtiden fullt ut. I den text som råder i dagsläget blir dock möjligheten att nyttja den tillgängliga tiden starkt beskuren. Låt oss säga att föraren har en daglig körtid på

nio timmar och fem minuter. Det betyder, med dagens skrivning, att de fem minuter som överstiger nio timmar betraktas som en hel timma.

55 minuter av förarens tillgängliga tid fryser alltså inne, vilket i praktiken skapar ett onödigt stressförhållande för en hel yrkeskår. Eftersom varje förare vet vilka konsekvenser några få minuter får för den totala körtiden lockas de ofta att köra för fort.

Sverige är ett land med stora avstånd, och under stora delar av året råder dessutom vinterväglag. Vägnätet är ofta smalt, krokigt och spårigt och håller ofta inte den standard man kan förvänta sig i ett modernt samhälle. Runt städerna bildas ofta köer, eftersom det är trångt på de ytor trafiken förfogar över. Yrkesförare hanterar ofta de här situationerna väldigt bra, men ibland är det omöjligt att på minuten förutse vad som väntar närmast.

För trafiksäkerheten och förarnas arbetsituation vore det bättre och lugnare om de kan köra dit de ska utan att "förbruka" ett körpass på 10 timmar på grund av några minuters försening.

En rimlig tillämpning av regelverket är att dessa två tillfällen, på totalt 120 minuter, ska kunna fördelas fritt under arbetsveckan. Regelverket tillåter trots allt en total körtid på 56 timmar under en vecka och maximalt 90 timmars körtid under två på varandra följande veckor. Med ett mer flexibelt regelverk erhålls ett lugnare tempo på vägarna, vilket till viss del skulle motverka den minutjakt som präglar branschen idag.

I övrigt skall punkt två och tre vara styrande i uttaget av den maximala körtiden.

Regeringen bör så snart som möjligt ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda möjligheten att införa ett nationellt undantag vad gäller reglerna för maximal körtid.

*Thomas Morell (SD)*

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Patrik Jönsson (SD)*