

Svar på skriftligt spörsmål om kör- och vilotidsförseelser i utländska transportföretag

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 346 rd undertecknat av riksdagsledamot Mika Kari /sd:

Ämnar regeringen utarbeta en heltäckande bedömning av situationen för övervakning av den tunga trafiken,

vilka åtgärder är regeringen beredd att vidta för att stärka övervakningen av den tunga trafiken,

vilka åtgärder är regeringen beredd att vidta för att eliminera utländska transportföretags överträdelser av kör- och vilotider från trafiken och

på vilket sätt har regering för avsikt att inom ramarna för Europeiska unionen garantera att övervakningen av transportföretagen utökas då brottsligheten är gränsöverskridande?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

En del av de förare och företagare som lyder under skyldigheten att iaktta förordningarna för kör- och vilotider försöker på olika sätt att uppge felaktig information om kör- och vilotiderna för myndigheterna. Detta gäller såväl finländska som utländska aktörer. Enligt polisens och arbetarskyddsmyndigheternas övervakningsobservationer sker överträdelser av förordningarna för kör- och vilotider ofta inom transportföretagen. Förordningarna angående kör- och vilotider för förare är enhetliga i hela Europeiska unionen och inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Varje medlemsstat ordnar övervakningen i sitt område så att kontrollerna utförs såväl på vägarna som i företagens lokaler. Övervakningen av kör- och vilotiderna på företagen utövas vanligtvis av arbetarskyddsmyndigheten.

Vid övervakningen av den tunga trafiken har man inom tillsynsmyndigheterna redan i flera år observerat manipulation av färdskrivarna. Med andra ord är det inte fråga om ett nytt fenomen. Inom det europeiska trafikpolisiära nätverket Tispol har man redan i flera år delat information om ärendet och utbildat tillsynsmyndigheter i hur man känner igen manipulationen. Under innevarande år har man vid Polisyrkeshögskolan ordnat specialutbildning i igenkännande av manipulerade färdskrivare och en andra motsvarande kurs planeras. I år kommer antalet övervakare av tung trafik som utbildas vara totalt cirka ett hundra. I led med samarbetet med internationella experter har polisens kunskaper i att känna igen manipulering förbättrats. Manipulerade färd-

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 346/2018 rd

skrivare har upptäckts inom övervakningen av den tunga trafiken och därför har man stärkt polisens kunskaper i det.

Överträdelseuppgifter inom tung trafik delas mellan Europeiska unionens medlemsstater. I detta utbyte av information mellan EU:s medlemsstater används systemet ERRU (European registers of Road Transport Undertakings). I praktiken utbyter informationssystemet ERRU överträdelseuppgifter mellan olika medlemsstater. Transportföretagens etableringsmedlemsstat upprätthåller överträdelseuppgifterna och skapar varje kalenderår en riskprofil av alla transportföretag. Alla medlemsstater är skyldiga att till transportföretagets etableringsstat anmäla alla överträdelser som sker i en annan stat än transportföretagets etableringsstat. Polisen förmedlar uppgifter om överträdelser inom den tunga trafiken vilka begåtts av ett utländskt transportföretag elektroniskt till Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket är tillståndsmyndighet i Finland och anmäler överträdelser som begåtts av transportföretag hemmahörande i andra EU-medlemsstater till företagets etableringsstat för kännedom och åtgärder. Likaså får Finlands tillståndsmyndighet uppgifter om överträdelser som transportföretag hemmahörande i Finland har begått för kännedom och åtgärder.

Bakom riskklassificeringssystemet för transportföretag står EU:s mål med en fri, gränsöverskridande transportmarknad, men också transportföretag som idkar konkurrensmässig verksamhet. I nuläget omfattar riskklassificeringen överträdelser som gäller bland annat kör- och vilotider, färdskrivarenheter och manipulering, överbelastning, fordonets längd och bredd, transport av farliga ämnen och djurtransporter.

Färdskrivartekniken baserar sig på EU-förordningar. Under nästa år kommer färdskrivarna att få nya egenskaper för att förhindra manipulering av körtiderna och förbättra möjligheterna till övervakning. Nya fordon som registreras från och med den 15 juni 2019 måste utrustas med så kallade smarta färdskrivare i vilka information om arbetsdagens utgångspunkt och slutdestination registreras automatiskt med hjälp av satellitpositionering. Med de nya övervakningsanordningarna kan man vid vägövervakningen urskilja de fordon som baserat på de smarta färdskrivarna kan ha överträtt körtidsreglerna.

Ett nytt kommissionsförslag behandlas i EU, enligt vilket man med hjälp av satellitpositionering alltid även skulle registrera gränsöverskridningar. Också utbytet av information mellan tillsynsmyndigheter skulle förbättras. Enligt det gällande regelverket ska äldre fordon utrustas med en smart färdskrivare senast 2034, men EU har ett förslag under behandling om en tidigareläggning av installationskravet i fordon i internationell trafik.

Polisens resursmässiga situation påverkar alla polisiär verksamhet. Detta inverkar på polisens övervakning av den tunga trafiken. Någon utvärdering av situationen för övervakningen av den tunga trafiken planeras inte. Enligt uppgifter från Polisstyrelsen har man i januari–augusti innevarande år utövat mer övervakning och fler övervakningsåtgärder inom tung trafik än under motsvarande period 2017. Kunskaper i övervakning av tung trafik sköts genom grund- och fortsättningsutbildning inom övervakning av tung trafik. Övervakningen av tung trafik och samarbetet med trafikmyndigheten Trafiksäkerhetsverket har utvecklats bland annat genom att digita-

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 346/2018 rd

lisera uppgifterna som förmedlas från övervakningen. Utöver polisen spelar också tullen en central roll i övervakningen av den gränsöverskridande tunga trafiken. Till exempel avvisar tullen ett stort antal utlandsregistrerade fordonskombinationer för tung trafik från Finlands yttre gränser på grund av att de inte uppfyller kraven. Övervakningen av den tunga trafiken har utvecklats genom en uppdatering av polisens övervakningsbilar och övervakningsanordningar. Ett nytt kontrollprogram för övervakning av kör- och vilotider konkurrensutsätts för närvarande. Dessutom utreder man tekniska redskap för att känna igen manipulering. Den automatiska trafikövervakningen som utförs i samarbete med Trafikverket och kommunerna är en del av polisens trafikövervakning. Detta är endast en form av trafikövervakning. Av den arbetstid som hos polisen går åt till att utöva trafikövervakning sker drygt 10 procent i form av automatisk trafikövervakning. Den största delen av övervakningen utförs fortsättningsvis av poliser som befinner sig ute på vägar och gator. Trafiksäkerheten har förbättrats under de senaste åren. Samma positiva utveckling har fortsatt även i år. Enligt Statistikcentralen var antalet omkomna personer i vägtrafiken sju och antalet skadade 35 personer färre under januari–augusti 2018 jämfört med motsvarande period 2017.

Helsingfors 4.10.2018

Inrikesminister Kai Mykkänen