



Infrastrukturdepartementet
Infrastrukturminister
Andreas Carlsson
103 33 Stockholm

Hemställan avseende begäran om bemyndigande åt Transportstyrelsen att införa föreskrifter för digital tidbok (Vilotidsförordningen 1994:1297)

Inledning och kort sammanfattning

Svenska Taxiförbundet har sedan en tid tillbaka uppmärksammat att dagens fysiska tidbok möjliggör för en förare att fuska med anteckningar om vilotid. Den bilden bekräftas även av Transportstyrelsen som i sin tillståndsmätning Taxi 2022 (utförd hösten 2022) konstaterar att regelefterlevnaden avseende just den personliga tidboken är det område som sticker ut i negativ bemärkelse där drygt 12 procent av förarna fanns skyldiga för allvarliga överträdelser som att inte ha fyllt i tid-boken ordentligt, att inte ha den med eller att inte ha tagit ut föreskriven dygnsvila.

För att eliminera fusk med den personliga tidboken, som idag är i pappersformat, förordas att tidboken i stället blir digital. En digital tidbok kan både medföras och visas upp digitalt samtidigt som det blir enklare. Mer allvarliga överträdelser, som att inte ha fyllt i tid-boken ordentligt, att inte ha den med eller att inte ha tagit ut föreskriven dygnsvila, leder i regel till ordningsbot, vilket drygt 12 procent av förarna tilldelades. Ratt kontrollera att korrekta uppgifter verkligen fylls i.

Bakgrund och inledande rättsliga förutsättningar

Vilotidsförordningen (1994:1297) reglerar den vilotid som en förare i taxitrafik skall ta ut för varje 24-timmarsperiod som föregår en transport. Föraren skall föra anteckningar om vilotider (5 §) i en personlig tidbok (6 §) och kunna visas upp denna för bilinspektör eller polisman vid kontroll (7 §). Enligt 14 § får Transportstyrelsen meddela ytterligare föreskrifter för efterlevnad av förordningen.

Vilotidsförordningen stadgar dock inte att tidboken måste vara i fysisk pappersform utan det bedöms att tidboken kan vara digital utan hinder av bestämmelserna i förordningen. Däremot behöver ändringar göras i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:17), mest av språklig karaktär, för att möjliggöra just att den nuvarande fysiska tidboken kan ersättas av en digital sådan. Utöver det behövs det nya bestämmelser i myndighetens föreskrifter som reglerar vem som 'äger' eller ansvarar för den digitala tidboken samt vilka myndigheter som kan få tillgång till de personuppgifter som tidboken lagrar digitalt, och i vilket syfte.

Föreslagna åtgärder

Eftersom själva förordningen i sig inte är ett hinder för införandet av en digital tidbok krävs det att Transportstyrelsen ges instruktioner och bemyndigande att införa nya bestämmelser i föreskrifterna. Enskilda aktörer skall sen kunna ta fram digitala tidböcker i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter. Tillgången till de persondata som lagras skall vara begränsat till Skatteverket, Transportstyrelsen och Polisen. Det är även viktigt att betona att en digital vilotidsbok inte har eller ges något annat syfte än den nuvarande fysiska pappers-tidboken. Även den digitala tidboken skall begränsas till att enbart avse anteckningar för vilotider, och en digital kontroll av en myndighet av de persondata som lagras digitalt skall avse just vilotider.

Vidare bör Transportstyrelsen med stöd av 11 § kunna bevilja undantag från arbetsgivarens skyldighet att upprätta anteckningar om förarens arbetsvila (5 §), att bevara dessa anteckningar under minst tolv (12) månader (8§) samt kunna tillhandahålla dessa på begäran av polisman eller bilinspektör (10§) när en digital tidbok används i stället för en fysisk tidbok. Förarens ”anteckningar” sker i dessa fall elektroniskt i en digital app som lagrar och bevarar dessa anteckningar. Även arbetsgivarens skyldighet enligt 9 § att tillhandahålla förare tidboken bör kunna inkluderas i Transportstyrelsens undantagsbestämmelser för det fall en digital tidbok används i stället för en fysisk tidbok eftersom tillhandahållandet då sker genom att föraren elektroniskt laddar ner tidboken från den aktör som tillhandahåller den.

Kravet på lagring och bevaring i 12 månader samt tillhandahållandet av uppgifter till polis eller bilinspektör kan kvarstå men både lagring och tillhandahållande av uppgifter sker då av samt via den aktör som tillhandahåller den digitala tidboken och inte av arbetsgivaren.

I samband med undantagsbestämmelsers införande vid användandet av digital tidbok bör även straffbestämmelserna i 12§ ändras så att 2 st (arbetsgivarens straffskyldighet) inte skall äga tillämpning när en digital tidbok används av förare efter tillhandahållande av enskild aktör.

Syfte och motivering till åtgärdernas genomförande

Som Transportstyrelsen själva skriver i sin senaste tillståndsmätning är det just med tidboken som allvarliga överträdelser av regelverk kan konstateras. Att ”inte fylla i tidboken korrekt” kan betyda att en förare i praktiken kör taxi betydligt mer timmar under ett dygn än vad som är tillåtet. Förutom att det innebär orimliga och helt uppenbart osunda arbetsvillkor är det även en trafikfara inte bara för föraren och eventuella passagerare utan det innebär även en direkt fara för gång- och medtrafikanter. En yrkesförare som inte har tagit ut sin lagstadgade vilotid skall helt enkelt inte sitta bakom ratten.

Övrigt

Svenska Taxiförbundet uppmanar i och med denna hemställan regeringen att skyndsamt ge Transportstyrelsen instruktioner och bemyndigande att genomföra de ändringar i dess föreskrifter som behövs för att en digital tidbok kan ersätta den nuvarande fysiska pappersboken.

Med vänlig hälsning

Svenska Taxiförbundet



Lennart Kalderén
Förbundsstyrelsens ordförande



Natalee Ågren
Verksamhetschef