



Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
Enheten för marknad och regelverk  
inom transportområdet  
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-08-25

N2017/03278/MRT

**Remissyttrande angående Transportstyrelsens redovisning av uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken**

Sveriges Bussföretag och Biltrafikens Arbetsgivareförbund (BA) lämnar härmed ett gemensamt yttrande över delrapport 2 ”Förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider” (TSV 2015–3533).

Biltrafikens Arbetsgivareförbund är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. Biltrafikens Arbetsgivareförbund har ca 7 400 medlemsföretag med närmare ca 75 000 anställda. Dess medlemsföretag finns inom åkeri-, terminal-, transportförmedlings-, logistik-, renhållnings-, återvinnings-, trafikskole- och taxinäringen.

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

**Rapporten**

Uppdraget från regeringen var att Transportstyrelsen (TS) skulle se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. TS delredovisade uppdraget i mars 2016 och redovisade uppfattningen att generella toleranser vid tillämpningen av regelverket för kör- och vilotider inte är förenliga med EU-bestämmelserna. Det är inte heller lämpligt att på nationell nivå skapa nya gränser för hur mycket en förare får köra eller ska vila.

TS föreslår ett antal förändringar i sanktionssystemet för kör- och vilotider. Syftet med förslagen är att åstadkomma ökad flexibilitet och en bättre proportionalitet samtidigt som systemet också bidrar till en hög regelefterlevnad.

Sanktionsavgifterna vid smärre förseelser föreslås halveras. Vid allvarigare överträdelser som t.ex. att företaget inte sparar uppgifter från förarkort och färdskrivare föreslås att avgifterna kraftigt höjs. Beträffande det sammantagna sanktionsbeloppet vid en företagskontroll gäller för närvarande ett takbelopp om 200 tkr eller ett maxbelopp uppgående till 10 procent av företagets årsomsättning. TS föreslår att maxbeloppet istället ska vara 1 procent av årsomsättningen och att takbeloppet ska vara 800 tkr. Möjligheterna



att befria från avgift när det skulle vara oskäligt att ta ut avgiften föreslås utökas. Det uppnås genom att den så kallade befrielsebestämmelsen i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m m utvidgas med en föreskrift att det särskilt ska beaktas om överträdelsen är av mindre betydelse i kontrollhänseende eller obetydlig med hänsyn till syftet med den bestämmelse som har överträtts.

### **Sveriges Bussföretags och BA:s ställningstagande i sammanfattning**

TS förslag handlar mycket om en differentiering av sanktionsavgifternas storlek. Vi hade önskat och förväntat oss fler och mer långtgående förslag från TS. Förslag som skulle medföra en ökad flexibilitet och ett bättre verklighetsanpassat system och tillsyn.

De förändringar som föreslås i regelverket är till stora delar bra och är steg i rätt riktning, även om vi önskat mer.

Vi tycker att förslagen om ökad differentiering av sanktionsavgifterna är bra. Enligt vår uppfattning bör dock avgifterna för de lindrigaste överträdelserna sänkas mer än vad TS föreslår. Förslaget om att maxbeloppet för det sammanlagda sanktionsbeloppet vid flera överträdelser ska sänkas från nuvarande tio procent till en procent av årsomsättningen tillstyrks. Förslaget om att takbeloppet för det högsta sammanlagda sanktionsbeloppet som får beslutas ska höjas från nuvarande 200 tkr till 800 tkr avstyrks bestämt. Förslaget om att utöka möjligheterna att befria från avgift är positivt och tillstyrks. Att skälighetsbedömningen utvecklas genom att det särskilt ska beaktas om överträdelsen saknar betydelse från kontrollsynpunkt eller med hänsyn till bestämmelsen är i hög grad rimlig.

Under flera år har vi från våra organisationer framfört till TS och även till regeringen att reglerna i kör- och vilotidssystemet samt TS tillsyn måste förändras. Det har även enskilda företag i branscherna framfört. Myndighetens tillsyn har hittills skett på ett inte rimligt sätt. Myndigheten har inte tagit hänsyn till helheten och till faktiska omständigheter vid sin tillsyn. Myndigheten har enligt vår uppfattning inte tillämpat bestämmelserna med förnuft och har tillämpat bestämmelserna för restriktivt. TS konstaterade själv i en rapport mars 2015 att man är mer fyrkantig i sitt tillsynsarbete jämfört med vad berörda myndigheter är i andra länder.

Det finns en möjlighet att, inom ramen för bestämmelserna, gör mer rimliga bedömningar än vad TS hittills gjort. För smärre, helt oavsiktliga förseelser från trafikföretags sida har det blivit sanktioner av helt orimliga proportioner. Enligt vår uppfattning har vi kommit en liten bit mot ett mer verklighetsanpassat och rimligt system och tillsyn i Sverige. Men vi måste komma längre och utvecklingen måste gå snabbare. Mycket handlar enligt vår uppfattning om att TS måste ändra beteende i sin tillsyn.

Överträdelser i kör- och vilotidshänseende kan få konsekvenser för den trafikansvariges möjligheter att fortsätta i sin roll och även att trafikföretagets yrkestrafiktillstånd dras in. TS avgör alltså om transportföretag kan fortsätta att existera eller ej. Mot den bakgrunden vilar det ett extra stort ansvar på TS att förändra sitt beteende och mycket restriktiva tillämpning av regelverken till en rimligare tillämpning. Om bussföretagen inte kan fortsätta sin verksamhet kan också över en natt stora delar av Sveriges kollektivtrafik inte köras. Majoriteten av landets bussföretag kör trafik åt regionala

kollektivtrafikmyndigheter och kommuner. Det är linjelagd kollektivtrafik och skoltrafik som till största delen handlas upp i offentliga kontrakt där kontraktstiden varierar mellan 6–10 år. Om trafikföretaget inte kan driva sin verksamhet mot bakgrund av vad vi bedömer som en onödigt rigid svensk tillsyn, riskerar alltså stora delar av samhällets kollektivtrafik att lamslås.

### **Sveriges Bussföretags och BA:s uppfattning om remitterad rapport**

Vi tycker att förslagen om ökad differentiering av sanktionsavgifterna är bra. Enligt vår uppfattning bör dock avgifterna för de lindrigaste överträdelserna sänkas mer än vad TS föreslår. För mindre överträdelser (MÖ) bör avgiften sänkas till 100 kr och för allvarliga överträdelser bör avgiften sänkas till 500 kr, istället för till 500 kr respektive 1000 kr som TS föreslår. Vi anser att det är lämpligt att avgifterna för vissa av de mycket allvarliga och synnerligen allvarliga överträdelserna ökar successivt beroende på hur mycket regeln har överträtts och tillstyrker förslaget. I avsnitt 2.1.1 i rapporten redovisas förslaget om sänkta och höjda avgifter och skälet för förslaget. Där finns bl a följande skrivning ”Körning utan kort är ett sätt att dölja vem som kört och är den vanligaste förekommande överträdelserna vid företagskontroll.” Vi protesterar mot denna beskrivning då den är felaktig och närmast kränkande mot transportföretagen och deras anställda. Att kort inte alltid sätts i färdskrivaren beror i huvudsak på att det är en praktiskt jobbig och tidsödande procedur när fordon ska flyttas endast korta sträckor, t ex på en garageplan. För bussförare som normalt kör undantagna körningar är det inte heller ovanligt att de glömmer att sätta i kortet när de undantagsvis utför körningar som inte är undantagna.

Förslaget om att maxbeloppet för det sammanlagda sanktionsbeloppet vid flera överträdelser ska sänkas från nuvarande tio procent till en procent av årsomsättningen tillstyrks. Det ger ökad proportionalitet och rimligare sammantagna avgifter för mindre transportföretag. Förslaget om att takbeloppet för det högsta sammanlagda sanktionsbeloppet som får beslutas ska höjas från nuvarande 200 tkr till 800 tkr avstyrks bestämt. Ett takbelopp om 200 tkr är tillräckligt för att få den höga regelefterlevnad som både myndigheter, transportföretag och våra organisationer eftersträvar. Ett högre takbelopp än det nuvarande förbättrar inte regelefterlevnaden ytterligare. Den ökade differentiering och proportionalitet som en sänkning av maxbeloppet till en procent av årsomsättningen medför är rimlig, tillräcklig och bra. Sveriges Bussföretag och BA anser att TS tänker fullständigt fel när man föreslår en höjning av takbeloppet på detta sätt. Vi underkänner den argumentation i frågan som redovisas i avsnitt 2.1.4 som vi anser är mycket undermålig. Mot bakgrund bl.a. av att det är så ”enkelt” för transportföretag att få många överträdelser mot kör- och vilotidsreglerna går det inte att göra jämförelser med sanktionsavgifternas storlek inom andra lagstiftningsområden. Lönsamheten varierar också betydligt mellan olika branscher.

Det är av vikt att TS tar hänsyn till om berört transportföretag har andra verksamheter än ”ren” transportverksamhet vid bestämmande av maxbeloppet. Dessa andra verksamheters årsomsättning ska inte inräknas när maxbeloppet bestäms. Mot den bakgrunden föreslår vi en komplettering av förslagen ändring av Förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m m. I 10 kap. 11 § bör bör aktuell mening i 2. lyda ”Sanktionsavgift enligt andra stycket 2 och som inte avser överträdelser enligt avsnitt 2 i bilagan får inte överstiga en procent av näringsidkarens eller transportföretagets årsomsättning avseende transportverksamhet.”

Förslaget att utöka möjligheterna att befria från avgift är positivt och tillstyrks. Att skälighetsbedömningen utvecklas genom att det särskilt ska beaktas om överträdelsen saknar betydelse från kontrollsynpunkt eller med hänsyn till bestämmelsen är i hög grad rimlig. Sveriges Bussföretag och BA har ”hela tiden” framfört till TS att myndigheten vid varje enskild företagskontroll måste göra en utredning och beakta de omständigheter som föreligger och göra en individuell bedömning. TS måste ha en helhetssyn och inte utföra företagskontroller på ett rutin- och schablonmässigt sätt. Det är egentligen en självklarhet men vi uppfattar inte att TS arbetat på det sättet, trots att nuvarande bestämmelser säger/ger utrymme för att tillsynsorganet ska arbeta så. TS förslag ligger i linje med att TS måste tillämpa en helhetssyn vid företagskontrollerna. Det är nu upp till bevis för TS att visa att man gör det.

Vi vill påpeka att vid konstaterade överträdelser H3, H4 och H5 bör TS utreda omständigheterna kring dessa överträdelser extra noga och beakta omständigheterna vid beslut i ärendet inkluderande den skälighetsbedömning som görs av sanktionsavgiftens belopp. Överträdelserna H3, H4 och H5 klassificeras som särskilt allvarliga överträdelser (SAÖ) i den nya bilagan III i 561/2006 och enligt TS förslag ska sanktionsavgiften vid dessa överträdelser uppgå till 20 tkr respektive 8 tkr. Det som måste noteras vid dessa slags överträdelser är att transportföretaget saknar rådighet över detta. Det ligger utanför transportföretagets makt att förhindra att förare begår dylika brottsliga handlingar. Därmed blir det också orimligt och orättvist att straffa transportföretaget hårt vid dylika överträdelser.

TS föreslår att sanktionsavgiften ska öka vid varje tillfälle som en företagskontroll inte kan genomföras till följd av att företaget inte skickar in material. Enligt TS förslag ska sanktionsavgiften öka med ytterligare 20 tkr per fordon per tillfälle inom en treårsperiod. Vi konstaterar att redan 20 tkr per fordon är mycket, speciellt om företaget har många fordon. Vi vill trycka på att kommunikationen mellan myndigheten och transportföretaget är mycket väsentlig. Om inte transportföretaget förstår vad myndigheten begär, eller om det vid insändandet av uppgifter från företaget skulle saknas någon förar- eller fordonsfil måste TS ha en kontakt med och meddela företaget det på ett begripligt sätt. Vi uppfattar att TS kommunikation med berörda transportföretag har förbättrats och utgår från att den successivt blir ännu bättre. Tidigare har kommunikationen varit mycket undermålig.

I rapportens kap 3. Konsekvenser redovisas ”Alternativ 7 - Varning i stället för sanktionsavgift”. I sin analys kommer TS fram till att nackdelarna är större än fördelarna med att införa ett varningsinstitut. TS framför bl a att det skulle kunna ha en negativ inverkan på regelefterlevnaden. TS menar att det är mer ändamålsenligt att utöka möjligheten att sätta ned eller efterge avgiften i vissa fall för att öka systemets flexibilitet och proportionalitet. Sveriges Bussföretag och BA ser en möjlighet att ge varningar som ett reellt och effektivt sätt att öka flexibiliteten. Vi har också mycket svårt att se att ett varningsinstitut skulle kunna påverka regelefterlevnaden negativt. Om TS förkastar en varningslösning och säger att flexibiliteten istället ska förbättras genom att avgifter kan sättas ner eller efterges måste myndigheten se till att det också blir verklighet.

Vi vill i sammanhanget framföra att det finns en risk att TS resurser koncentreras till att göra upprepade företagskontroller vid/av de företag som redan blivit föremål för företagskontroller. Det är viktigt att TS resurser räcker till att även kontrollera andra

företag, som ännu inte kontrollerats. Absoluta majoriteten av transportföretagen är sunda företag som gör allt vad som står i deras makt för att inte bryta mot några regler. Enstaka företag kan dock vara oseriösa och dessa är det självklart angeläget att ”fånga upp”. På olika sätt försöker vi från våra organisationer också påverka att Polisen har/får resurser och förmåga att genomföra kontroller efter väg.

Vi anser att dialogen mellan TS och oss är öppen och bra. TS är dock fortfarande för rigorös och fyrkantig i sin tillsyn, även om vår uppfattning är att tillsynen har förbättrats något. Vi har lagt ner arbete på att få TS att förstå hur branscherna fungerar och under vilka villkor företagen arbetar. Vi har försökt få TS att inse att absoluta merparten transportföretag vill sköta sig och att de gör allt vad som står i deras makt för att det inte ska bli några fel och överträdelser av gällande regler. Det blir dock ändå fel ibland, till följd av mänskliga misstag och för att det inträffar saker i trafiken eller vid transportföretagens utförande av transportuppdrag.

Vi har upplevt att TS är mer hårda, oförstående och fyrkantiga i sin tillämpning av kör- och vilotidsreglerna än vad som är fallet i andra europeiska länder. När problem identifierats har det i andra länder funnits en vilja och kraft att försöka förbättra situationen. Se t ex på Danmark där myndigheterna infört förändringar och lättnader i olika steg för att få ett rimligare och mer verklighetsanpassat system. TS bör värna om vårt näringsliv och verka för att transportföretagen ges bra och rimliga förutsättningar. Det blir en snedvridning i den internationella konkurrensen om utländska transportföretag har bättre förutsättningar för sin verksamhet från tillsyns- och regelsynpunkt än de svenska företagen.

Utvecklingen är på väg i rätt riktning. Det bör dock gå fortare och större förändringskliv bör tas. Avgörande är till största del om TS har förmåga att ändra sin tillämpning av reglerna.

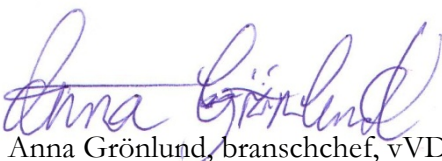
Med vänlig hälsning

**Biltrafikens Arbetsgivareförbund**



Maria Lindh, branschchef

**Sveriges Bussföretag**



Anna Grönlund, branschchef, vVD