

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Diarienummer
Utr2010/36
N2010/5017/TE
Datum
2010-09-29

Transportstyrelsens framställan om kontroll av kör- och vilotider i företag

Trafikanalys har anmodats att yttra sig över rubricerad framställan till Regeringen. I framställan behandlas följande förslag till ändringar i följande lag och förordningar:

- Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).
- Förslag till förordning om ändring i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.
- Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.
- Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.
- Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779).

Om förslaget

Förslaget till förändringar avseende kör- och vilotidsregler grundar sig på EU-direktiv 2006/22/EG. Ett utökat ansvar gällande kör- och vilotider införs för berörda transportföretag.

Direktivet anger att andelen företagskontroller avseende kör- och vilotidsregler inom de transportföretag som faller under kör- och vilotidslagstiftningen skall öka, från förra årets krav på 2 % av alla arbetsdagar för förare av fordon till 3 % år 2010. Därefter får Kommissionen, efter ett kommittéförfarande, besluta om ytterligare ökning till 4 % från 1 januari 2012.

EU-direktivet anger vad som skall kontrolleras på väg respektive i företagets lokaler, hur många kontroller som skall utföras, hur de skall rapporteras samt klassificering av "allvarliga överträdelser". Vem som skall utföra kontrollerna, vilket slag av sanktioner som skall användas och dess storlek bestämmer varje medlemsland själv.

Kommissionen har vid två undersökningar konstaterat att Sverige inte infriat målet om att kontrollera 1 % av samtliga arbetsdagar för förare av fordon (gällde fram till 2008).

En utgångspunkt för Transportstyrelsens förslag är regeringens avsikt att flytta över ansvaret för företagskontroller från Polisen till Transportstyrelsen. En väsentlig förändring är införandet av en administrativ sanktionsavgift för företag vars förare överträder kör- och vilotidsreglerna. Idag ansvarar Polisen för kontrollen och kan utfärda straffrättslig sanktion med ordningsböter vid kontroll på väg och i företag (kontrollen på väg skall även fortsättningsvis åligga Polisen).

Den nya sanktionsavgiften bestäms till minst 1 000 kr och högst 4 000 kr per överträdelse men högst till 10 000 kr per förare eller högst 200 000 kr per företag. Detta innebär på ett annat sätt än tidigare att överträdelsen kan bli ekonomiskt kännbar.

Trafikanalys bedömning

Syftet med regelverket kring kör- och vilotider har närmast koppling till den transportpolitiska principen om att konkurrens ska främjas. Det finns också en koppling till det transportpolitiska hänsynsmålet som bl.a. föreskriver att antalet omkomna och allvarigt skadade inom vägtrafiken ska minska.

Samtidigt kan det sammantagna regelsystemet upplevas stå i kontrast till det regelförenklingsarbete som för närvarande bedrivs på nationell såväl som på EU-nivå. Kostnaden för Transportstyrelsen är bedömd till 40 miljoner kr per år vilket avses finansieras genom avgifter från transportföretagen på uppskattningsvis 500 kr per fordon. Utöver detta tillkommer sannolikt kostnader för företagens administration.

Trafikanalys ansluter sig till ståndpunkten att ett ökat arbetsgivaransvar enligt förslaget om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. sannolikt ökar lagefterlevnaden och bidrar till mer rättvis konkurrens och i någon omfattning till ökad trafiksäkerhet. Den låga lagefterlevnaden inom kör- och vilotidsområdet kan ha sin grund i den ringa omfattningen av faktiskt utförda företagskontroller likväl som i de relativt låga bötesbeloppen.

Trafikanalys saknar dock i förslaget en analys av alternativa sätt att skapa effektiv kontroll. Samtidigt har vi noterat att Transportstyrelsen till del gjorde en sådan genomgång i rapporten "*Lägesrapport om ett övertagande av kör- o vilotider i företag*". Självdeklaration befanns, så vitt Trafikanalys kan förstå, vara ett ekonomiskt intressant alternativ men valdes bort med hänvisning till internationell lagstiftning. Alternativet att låta kontrollverksamheten skötas av tredjepart övervägdes, men utreddes däremot inte närmare. Det valdes bort med hänvisning till den tidsutdräkt som ett sådant förfarande skulle kräva, bl.a. till följd av nödvändiga lagändringar. En djupare analys av alternativet hade varit önskvärt.

Vi kan vidare konstatera att förslaget inte omfattar någon beräkning av kostnaderna för andra myndigheter eller för företagens arbete med att sammanställa och lämna ut uppgifter.

Trafikanalys anser att regelverket kring kör- och vilotider framöver bör ges uppmärksamhet inom ramen för nationellt och europeiskt regelförenklingsarbete. Det är viktigt för den fortsatta tillämpningen av gällande direktiv som, under vissa omständigheter ger kommissionen möjlighet att höja den andel som ska kontrolleras från 3 till 4 procent. Sverige bör motverka en sådan höjning så länge det inte visats att det är samhällsekonomiskt motiverat. Det är också viktigt för att analysera möjligheter att utveckla ett enklare regelverk för att nå de syften som eftersträvas. Med ett samhällsekonomiskt anslag bör man analysera sambandet mellan överträdelser av kör- och vilotider och trafikolyckor med tung trafik. Det EU-gemensamma arbete om "Bästa metoder" som ska ske enligt direktivets artikel 11 (2006/22/EG) är sannolikt ett viktigt forum för denna analys.

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande och Titti de Verdier har varit föredragande. Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i ärendets beredning.



Brita Saxton
Generaldirektör