

Kopia till

annica.liljedahl@regeringskansliet.se

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Promemoria – Kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak promemorians förslag men har vissa synpunkter som redovisas nedan.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen anser att överträdelserna kategoriserade som H19–H21 ska tas bort från bilagan till förordningen. Som framförts vid tidigare framställan (TSG 2016-941) är överträdelserna inte kategoriserade genom Kommissionens förordning (EU) 2016/403 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG. Det innebär att det inte finns ett krav att reglera överträdelserna i nationell lagstiftning och att dessa överträdelser är en särreglering som går utöver bestämmelserna i EU-rättsakten. Gemensamt för överträdelserna är att alla tre är mindre överträdelser för förseelser där uppgifter inte har förvanskats eller försvunnit. Det innebär att överträdelserna som sådana inte får några konsekvenser för möjligheten att kontrollera företagets regelefterlevnad och de får heller inga konsekvenser vad gäller trafiksäkerhet, förarens sociala situation eller konkurrensneutraliteten. Om överträdelserna kvarstår innebär det fortsatta administrativa kostnader för företagen och kan leda till sanktionsavgifter vid kontroll av färdskrivarbestämmelserna. Överträdelserna innebär även ytterligare kontrollmoment för Transportstyrelsen vilket leder till marginellt ökade kostnader vid företagskontroll.

Transportstyrelsen anser att en överträdelse bör införas mot 6 kap 3 § i den föreslagna lydelsen. Bestämmelsen anger att ett företag ska bevara bevis i minst ett år då företaget har haft kostnader för inkvartering utanför fordonet

och på begäran kunna göra bevisen tillgängliga för kontrollmyndighet. I de fall man vid en kontroll kan visa på inkvarteringskostnader skulle då sanktionsavgift kunna påföras om företaget inte kan visa att det har stått för dessa kostnader. Bevisbördan placeras hos företaget. Överträdelsen skulle komplettera den redan föreslagna överträdelsen av artikel 8.8 i förordning (EU) nr 561/2006 där bevisbördan i stället ligger på kontrollmyndigheten. Vi föreslår att sanktionsavgiften för den tillkommande överträdelsen blir 20 000 kronor för att harmonisera med överträdelsen enligt artikel 8.8.

Transportstyrelsen invänder mot att tillkommande kostnader ska tas inom befintlig anslagsram. Vi ser en problematik i att det kontinuerligt tillförs nya uppgifter utan medföljande finansiering. Det innebär att annan verksamhet – och då oftast liknande verksamhet vilket i detta fall innebär verksamhet mot yrkestrafiken – måste nedprioriteras. Det får konsekvenser som ytterst riskerar att påverka trafiksäkerheten, förarnas sociala situation och konkurrensneutraliteten, vilket i sin tur drabbar medborgare och näringsliv. I bedömningen på sidan 53 av promemorian framgår att förslagen kan innebära högre tillsynsavgift för företag. Kostnaderna för utveckling och en stor del av de ökade kostnaderna för handläggning förädlades av förskottsärenden mot utländska företag. För den typen av ärenden kan Transportstyrelsen inte ta ut någon avgift, då tillsynsavgiften tas ut av svenska företag. De ökade kostnaderna innebär därför inte att tillsynsavgiften för svenska företag kommer att höjas. Kostnaderna kommer därför att belasta anslagsposten för verksamhet som inte finansieras av avgifter under anslag 1:12 Transportstyrelsen.

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Anna Westerlund, samt utredarna Kenneth Fors och Leila Kekkonen Hjalmarsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör