

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Näringsdepartementet

Yttrande över Transportstyrelsens redovisning av uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken, delrapport 2, Förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet avstår från att yttra sig över de delar av remissen som avser Transportstyrelsens delrapporter om Sveriges bilaterala och multilaterala vägtransportavtal respektive Kartläggning och analys av införlivandet av EU:s bestämmelser om kombinerade transporter. Nämnda delrapporter innehåller inga förslag till författningstext och omfattas därmed inte av Regelrådets granskning. Regelrådets yttrande över Transportstyrelsens delrapport 3, Beställaransvaret – analys av dagens reglering och förslag till ändring, lämnas i ett separat yttrande (vårt diarienummer RR2017-224).

Innehållet i förslaget

Förslaget avser ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

De ändringar som föreslås är i huvudsak följande. Sanktionsavgifterna för mindre överträdelse och allvarig överträdelse sänks. Avgifterna differentieras inom allvarlighetsgraderna mycket allvarlig överträdelse och synnerligen allvarlig överträdelse. Takbeloppet (en begränsning av det sammanlagda sanktionsbelopp som får beslutas vid flera överträdelser) höjs till 800 000 kr. Maxbeloppet (ytterligare en begränsning av hur hög sammanlagd sanktionsavgift som kan tas ut) sänks från nuvarande tio procent till en procent av företagets årsomsättning. Om företagskontroll inte kan genomföras på grund av att företaget inte skickar in material ökar sanktionsavgiften successivt. Sanktionsavgiften begränsas i dessa fall inte av maxbeloppet. Möjligheterna att befria från sanktionsavgift när det skulle vara oskäligt att ta ut avgiften utökas genom att det särskilt ska beaktas om överträdelsen saknar betydelse ur kontrollsynpunkt eller med hänsyn till syftet med bestämmelsen. Sanktionsavgifterna för överträdelser begångna i utlandet men som uppmärksammas vid kontroll i Sverige anpassas så att de stämmer överens med den kategorisering av överträdelsernas allvarlighetsgrad som har bestämts på EU-nivå, och med de böter som kan utfärdas i Sverige för samma typ av överträdelse.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen anges bl.a. följande. Utgångspunkterna har varit att eventuella förändringar inom sanktionssystemet ska bidra till en ökad flexibilitet, proportionalitet och en hög regel efterlevnad.

Förslaget innebär att den sammanlagda sanktionsavgiften ska bli mer proportionerlig. Sanktionsavgiften ska vara lika kännbar oavsett om det är ett litet företag med ett fåtal fordon och förare eller ett stort företag med många fordon och förare. Det ska vara möjligt att sätta ned sanktionsavgiften med hänsyn till skälighet i de fall det är fråga om överträdelse som saknar betydelse i kontrollhänseende. Rent fusk för att åsidosätta regelverket, exempelvis att en förare använder en annan förares förarkort eller att ett företag avsiktligt undanhåller material för att försvåra eller förhindra en kontroll, ska stävas.

Regelrådet finner att redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Enligt konsekvensutredningen kommer de problem med befintlig reglering som identifierats, bl.a. att sanktionsavgifter kan upplevas som oproportionerliga och att ett stort antal företag inte skickar in efterfrågat material vid företagskontroll, kvarstå om några åtgärder inte vidtas. Konsekvensutredningen beskriver flera alternativa lösningar på de identifierade problemen. Som alternativ till att ändra regleringen nämns att Transportstyrelsen förkortar kontrollperioden, endast kontrollerar en del av ett företag eller ändrar tillsynsmetod genom att utnyttja möjligheten till tillträde till företagets lokaler. Alternativa förslag till reglering som har utretts är bl.a. införande av varning i stället för sanktionsavgift under vissa förutsättningar, att ta bort max- och takbeloppen, och att beräkna företags årsomsättning utifrån ett schablonbelopp per fordon istället för företagets verkliga årsomsättning. I konsekvensutredningen motiveras valet av de alternativ som man valt att gå vidare med.

Regelrådet anser att alternativa regleringsförslag och andra möjliga åtgärder beskrivs tydligt både till innehåll och konsekvenser, utifrån det angivna syftet med den föreslagna regleringen. Redovisningen bidrar till en ökad förståelse av de överväganden som har gjorts i ärendet.

Regelrådet finner att redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Konsekvensutredningen anger att förslaget överensstämmer med EU-rätten. Rapporten i övrigt redovisar vissa överväganden som har gjorts vad gäller förslagets överensstämmelse med EU-rätten.

Regelrådet anser att konsekvensutredningen saknar en närmare beskrivning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Även om övriga delar av förslaget sammantaget ger en godtagbar bild av förslagets överensstämmelse med EU-rätten hade en sammanfattande bedömning i konsekvensutredningen varit önskvärd.

Regelrådet finner likväl att redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det framgår inte av konsekvensutredningen eller av förslaget i övrigt när de föreslagna ändringarna i nuvarande bestämmelser avser att träda i kraft, vilka överväganden som är relevanta vad gäller tidpunkten för ikraftträdande eller om det finns några behov av speciella informationsinsatser.

Regelrådet anser att det är av vikt att frågan om tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser berörs i konsekvensutredningen. En eventuell bedömning att det saknas skäl att närmare utreda sådana hänsyn och behov bör anges och motiveras.

Regelrådet finner att redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är bristfällig.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Konsekvensutredningen innehåller bl.a. följande information. Inom godstransportnäringen finns ca 16 700 företag med yrkestrafiktillstånd. En övervägande majoritet av företagen, 91 procent, har 0–9 anställda, 8,7 procent har 10–99 anställda och 0,3 procent har fler än 100 anställda. Inom persontransportnäringen, exklusive taxi, finns cirka 900 företag med yrkestrafiktillstånd. Företagens storlek varierar från 0 anställda till över 500 anställda. 80 procent av företagen har 0–9 anställda, 18 procent av företagen har 10–99 anställda och två procent har fler än 100 anställda. Transportstyrelsen kontrollerar årligen ca 150 godstransport- och bussföretag vid företagskontroll. Urvalet baserar sig på ett riskvärderingssystem, där företag med högt riskvärde kontrolleras oftare än företag med lågt riskvärde. De företag som Transportstyrelsen granskat i denna utredning har i genomsnitt haft 46 förare, 19 fordon och en årsomsättning på cirka 78,4 miljoner kr. Transportstyrelsen beslutar även om sanktionsavgift för cirka 400 företag per år i så kallade arbetsgivaransvarsärenden. Det är ärenden där polisen har uppmärksammat överträdelser vid kontroll på väg och rapporterat in överträdelserna till Transportstyrelsen. Därefter prövas arbetsgivarens ansvar. Det är ett mindre antal av de företag som finns på transportmarknaden som är direkt berörda av den föreslagna regleringen. För företag med god regelefterlevnad innebär förslagen ingen förändring. Sådana företag har ett lågt riskvärde, eller inget riskvärde alls, och tas normalt sett inte ut till företagskontroll.

Regelrådet finner att redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

Enligt konsekvensutredningen bedöms förslaget inte medföra någon ökning av företagens administrativa kostnader i förhållande till dagens reglering. De redan befintliga skyldigheterna att bevara och överlämna information med mera kvarstår oförändrade.

Regelrådet finner att redovisningen av påverkan på berörda företag avseende administrativa kostnader är godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

Konsekvensutredningen anger att de företag som vid en kontroll konstateras ha överträdelser kommer att drabbas av andra sanktionsavgifter jämfört med nuvarande regelverk. Beroende på allvarlighetsgrad och omfattning kan det handla om lägre eller ökade avgifter. För de företag som inte skickar in begärt material vid upprepade tillfällen kan avgiften öka jämfört med idag. En jämförelse med utfallet i de kontroller som hittills genomförts visar att med de föreslagna ändringarna i max- och takbelopp skulle 44 procent av de kontrollerade företagen ha fått en lägre sammanlagd sanktionsavgift och 56 procent en högre avgift. För företag som vid en kontroll konstateras ha enbart överträdelser av lägre allvarlighetsgrad kommer den sammanlagda sanktionsavgiften att halveras jämfört med dagens reglering. För företag som vid kontrollen konstateras ha överträdelser av högre allvarlighetsgrader kommer den sammanlagda avgiften att kunna bli högre än enligt dagens reglering. Ju mer en kör- och vilotidsregel överträds, desto högre blir sanktionsavgiften. För de företag som inte skickar in begärt material till en företagskontroll kommer den sammanlagda sanktionsavgiften vid det första kontrolltillfället att vara oförändrad i jämförelse med dagens reglering, det vill säga 20 000 kr per fordon som används i verksamheten. Vid efterföljande företagskontroll, om det begärda materialet fortfarande inte skickas in, kommer sanktionsavgiften att dubblas till 40 000 kr per fordon. Vid det tredje kontrolltillfället ökar

sanktionsavgiften med ytterligare 20 000 till 60 000 kr per fordon, och så vidare. Eftersom maxbeloppet på en procent av ett företags årsomsättning inte ska gälla för sanktionsavgift där företagskontroll inte kunnat genomföras, kan sanktionsavgiften i vissa fall komma att uppgå till mer än en procent av årsomsättningen. En höjning av takbeloppet till 800 000 kr och en samtidig sänkning av maxbeloppet till en procent av årsomsättningen innebär att de företag som har en årsomsättning på över 20 miljoner kr och ett stort antal överträdelser kommer att kunna få en högre sammanlagd avgift än enligt dagens bestämmelser. Företag med en mindre årsomsättning än 20 miljoner kr kan däremot få en lägre sammanlagd avgift.

I en bilaga till konsekvensutredningen redovisas de beräkningar som har gjorts. Beräkningarna utgår från 300 slumpmässigt utvalda företagskontroller som har beslutats under åren 2014 till 2016. Urvalet motsvarar ungefär den genomsnittliga storleken på företagen som kontrollerats i företagskontroller. Intäkterna i form av sanktionsavgifter beräknas totalt sett öka från cirka 31,2 miljoner kr per år till cirka 47,2 miljoner kr till följd av de föreslagna ändringarna. Det anges att det finns en betydande osäkerhetsfaktor i dessa beräkningar. Om förslagen medför att regelefterlevnaden ökar i stort, kan intäkterna från sanktionsavgifter komma att minska på sikt.

Regelrådet anser att konsekvensutredningen med den bilaga som redovisar vilka beräkningar som har gjorts ger en tydlig och utförlig bild av konsekvenserna av förslaget. Metoden att utgå från faktiskt genomförda kontroller under nuvarande bestämmelser och att redovisa hur förslaget skulle påverka utfallet är av värde för bedömningen av förslagets effekter.

Regelrådet finner att redovisningen av påverkan på berörda företag avseende andra kostnader och verksamhet är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Enligt konsekvensutredningen bör regleringen ha en positiv påverkan på konkurrensförhållandena för företagen genom att de sammanlagda sanktionsavgifterna blir mer proportionerliga i förhållande till företagets storlek. Det anges att en konsekvens av att sänka maxbeloppet till en procent av företagets årsomsättning dock blir att mindre företag med en låg årsomsättning kan få betala ett lägre sammanlagt maxbelopp för sina överträdelser jämfört med i dag, även om det rör sig om ett mycket stort antal överträdelser. Ett företag skulle i ett sådant läge kunna göra bedömningen att de fördelar ur konkurrens-hänseende med mera som det kan innebära att bryta mot reglerna överväger den ekonomiska risk som företaget tar. Ett företag som vid upprepade tillfällen bryter mot reglerna kommer dock så småningom att bli föremål för tillsyn med avseende på trafikillståndet. Risken att få sitt tillstånd återkallat får anses ha en sådan repressiv verkan som ändå motverkar risken för försämrade regelefterlevnad.

Regelrådet finner att redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Konsekvensutredningen anger att den sammantagna effekten av de föreslagna ändringarna bör leda till en ökad regelefterlevnad hos transportföretagen. Det bör då också leda till att fler transportföretag konkurrerar på lika villkor, att förarnas sociala situation blir bättre och att trafiksäkerheten höjs.

Regelrådet finner att redovisningen av påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Av konsekvensutredningen framgår att de föreslagna ändringarna alltså innebär att sanktionsavgiftens storlek begränsas i förhållande till företagets årsomsättning. Regleringen tar därmed också särskild hänsyn till små företag. Enligt konsekvensutredningen behöver några ytterligare särskilda hänsyn till små företag inte tas.

Regelrådet finner att redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet konstaterar att konsekvensutredningen på de flesta punkter är godtagbar. De brister som har konstaterats får anses vara av förhållandevis mindre betydelse.

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 23 augusti 2017.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist, Samuel Engblom, Lennart Renbjer och Mikael Ek.

Ärendet föredrogs av Ludvig Kimby.



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Ludvig Kimby
Föredragande