

Stockholm 2008-05-20

## **Kommentar till Vägverkets svar på BRs skrivelse om förslaget till kontroller för stärkt konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg**

Vägverkets och Rikspolisstyrelsens utredningsförslag "Kontroller för stärkt konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg" föranledde kritik från Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, dels vid ett samrådsmöte den 17 april och dels i en skrivelse den 28 april. En kritik som bidrog till att Vägverket i en skrivelse (YT10K 2008:9178) den 30 april ändrade förslaget på en viktig punkt. Vägverket föreslår nu att endast de bussar som underkänns i den ordinarie kontrollbesiktningen ska genomgå en ny förenklad kontrollbesiktning inom ett halvår. Tidigare löd Vägverkets förslag att denna extra kontrollbesiktning, med alla de extra avgifter och kringkostnader som ligger i detta, skulle gälla alla bolag oavsett resultatet av den första kontrollen.

Vägverkets reviderade förslag innebär således att skötsamma bolag med välskötta fordon premieras. Detta är ett glädjande besked att Vägverket lyssnat på bussbranschens förslag till utformning av regelverken. Bussbranschen har sedan länge efterfrågat bättre kontroller och åtgärder mot fusk.

Men oavsett hur väl bussbolagen vårdar sin fordonspark innebär fortfarande förslagen i sin helhet en kostnadsökning för kollektivtrafiken. Detta samtidigt som de miljö-, klimat- och transportpolitiska målen är att kollektivtrafiken ska öka sin marknadsandel av resandet. Denna ekvation går inte ihop.

Frågan är bara varför bussbranschen ska belastas med allt fler avgifter och stå för diverse oredovisade "samhällskostnader" samtidigt som våra politiker ständigt upprepar kollektivtrafikens betydelse.

I utredningen och i svaret talas det schablonmässigt om transportbranschen. Någon skillnad mellan den yrkesmässiga godstrafiken och kollektivtrafikens villkor görs fortfarande inte. Vägverket skriver i sitt svar:

"Vi föreslår att kontrollen av kör- och vilotider hos transportföretagen ska avgiftsfinansieras. Orsaken till EU:s direktiv om ökade kontroller av kör- och vilotider ligger till stor del i branschens oförmåga att följa regelverket. Därför tycker vi det är rimligt att transportbranschen tar en stor del av samhällskostnaderna som följer av detta."

Ett problem är svårigheten att tillämpa arbetstidslagstiftningen, kör- och vilolagstiftningen och kollektivavtalen. Nuvarande regelverk är inte lätt att tillämpa och särskilt inte för de mindre bussbolagen. Utifrån regelförenklingsarbetet som pågår i Sverige och inom EU är det viktigt att en översyn görs av dessa bestämmelser.

Påståendet om bussbranschens "oförmåga" bygger dessvärre på en otillräckligt analyserad statistik om brott mot kör- och vilotiderna. BR ser framemot en mer utförlig separat redovisning av bussbranschens överträdelser av dessa regelverk för att få utökade möjligheter att förebygga problem.

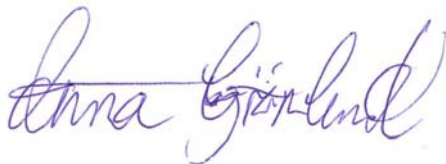
Då harmoniseringen av regelverken är det centrala med direktivet är det därför olyckligt att utredningens förslag går längre och ställer fler och högre krav på svensk

nyttotrafik jämfört med övriga EU-länder. Det gäller utformningen av riskvärderingssystem och andelen vägkontroller. Dessa förslag missgynnar den svenska nyttotrafiken och innebär ökande pålagor på kollektivtrafiken. Samtidigt som regeringens ambitioner på transport- och miljöområdet strävar till att öka kollektivtrafikens andel av persontransporter och där busstrafiken står för den största andelen persontransporter.

Totalt handlar utredningens förslag genom de föreslagna väg- och företagskontrollerna och avgiftsfinansieringen att kollektivtrafiken drabbas av ökade kostnader med uppemot 15 miljoner kronor per år. Till dessa kostnader ska läggas bland annat ökade dieselskatter, fordonsskatter och skatt på trafikförsäkringspremier, som branschen redan har att hantera efter de senaste årens reformer.

Bussbolagen har under lång tid redovisat låg lönsamhet med små marginaler. De tio största bussbolagens sammanlagda rörelseresultat efter finansnetto var minus 106 miljoner kronor år 2006. Vägverkets förslag innebär sålunda ytterligare en kostnad på mer än tio miljoner kronor för dessa bolag. Men enligt Vägverkets egna *"beräkningar visar att den tillkommande kostnaden för ett mindre företag ligger i storleksordningen en promille"*.

Många bussbolag är bundna av kontrakt med trafik huvudmän, kontrakt som löper på upp till 12 år. Ökade kostnader i form av ökade skatter och avgifter går då sällan att reglera i förväg, något som påverkar bussbolagens marginaler negativt. Risker med utredningens förslag och den ökande avgiftsfinansieringen samtidigt som det sker en avmattning av konjunkturen, är stigande resekostnader, ett minskat trafikutbud och en utslagning av mindre och medelstora bussbolag samt att en försämrad ekonomi hotar trafiksäkerhetsarbetet. En utveckling som står i strid med regeringens officiella intentioner inom transport-, miljö- och klimatpolitikens område.



Anna Grönlund  
Förbundsdirektör  
Svenska Bussbranschens Riksförbund