

Näringsdepartementet
Trafikenheten
103 33 STOCKHOLM

REMISSVAR
2008-06-12

Er ref: N2008/3588/TR
Vår ref: BR2008/009/GH
Sid. 1 (4)

Huvudbetänkandet "Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m." (SOU 2008:44)

Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. BR kommer endast att yttra sig över de förslag och ställningstagande som påverkar buss- och kollektivtrafiksektorn samt transportsektorn i stort.

BR har tidigare yttrat sig om Transportstyrelseutredningens delbetänkande "Transportinspektionen – En myndighet för all trafik" (SOU 2008:9) om inrättandet av den nya myndigheten, Transportstyrelsen, den 1 januari 2009. Detta remissvar avser endast de delar av huvudbetänkandet "Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m." (SOU 2008:44), som Näringsdepartementet begärt yttrande om. Övriga synpunkter om bland annat finansiering och avgiftssystem inkommer i ett särskilt remissvar i september 2008.

Yttrande

I. Allmänt

BR har i ett tidigare remissyttrande till Trafikinspektionsutredningens betänkande ställt sig positiv till att bilda en ny trafikslagsövergripande trafikinspektionsmyndighet, eftersom ett trafikslagsövergripande arbetssätt kan bidra till att öka trafiksäkerheten.

Transportstyrelseutredningen har emellertid haft ett väsentligen bredare uppdrag då utgångspunkten är att samla all myndighetsutövning inom sektorn. Emellertid gör avsaknaden av analyser i såväl delbetänkandet som huvudbetänkandet det svårt att överblicka konsekvenserna av utredningens förslag och inrättandet av den nya myndigheten.

Även i huvudbetänkandet saknas en redogörelse på vilket sätt tillsynen verkligen blir bättre än idag eller huruvida effektiviteten ökar inom

kärnverksamheten med förslaget om en gemensam trafikinspektion. Regeringens beslut är nu fattat och det är bara att hoppas att intentionerna med reformen förverkligas och att dagens konstruktiva och väl fungerande samarbete med nuvarande myndighetsstruktur kan bibehållas och utvecklas med tillkomsten av Transportstyrelsen.

Det låter förvisso positivt med att även den nya Transportstyrelsen ska utgå från en ”helhetssyn på transportpolitiken och transportsystemets utvecklingsförutsättningar”. Det är också glädjande att Transportstyrelsen ”ser sin egen verksamhet som ett medel att uppnå olika samhällsmål och inte som ett mål i sig”. Men dessa ambitioner är inga nyheter utan har präglat inte minst Vägverkets sektorsansvar och vars verksamhet ingalunda varit ett självändamål.

Men medför denna genomgripande reform verkligen en förbättrad trafiksäkerhet samtidigt som det uppenbara syftet med en gemensam inspektion är staten ska minska utgifterna för trafiksäkerhetsarbetet? När företagets kostnader redan i dag för att följa regelverken är större än statens föreslås dessutom att nuvarande anslagsfinansiering ersätts av nya kostsamma avgifter för bussbranschen, som innebär ökade kostnader för kollektivtrafiken. Detta torde stå i strid med angelägna transportpolitiska mål och tyder knappast på en genomtänkt helhetssyn på transportpolitiken.

2. Marknads- och konsumentfrågor (kapitel 3)

När det gäller avsnitten om marknads- och konsumentfrågor saknas i utredningen en noggrann undersökning av hur reformen påverkar alla aktörer inom transport- och reseområdet. Det gäller exempelvis Kammarkollegiet, som inte ens nämns av utredningen, och samordningen av tillämpningen av lagen (1992:1672) om paketresor och resegarantilagen (1972:204).

3. Kontrollen av kör- och vilotidsreglerna (kapitel 4)

Nuvarande arbetstids-, kör- och vilolagstiftning är inte lätt att tillämpa och särskilt inte för de mindre bussbolagen som saknar tillräcklig kompetens att sätta sig in i detta komplexa och sammanblandande regelverk. För bussbranschen och den övriga yrkesmässiga vägtrafiken är det av största vikt att detta tas med i den sammanlagda bilden över avgifter, kontroller och tillsyn.

Ett exempel på denna svåröverskådliga och svårtillämpade lagstiftning gäller hanteringen av färdskrivare. I princip ska alla förare som framför tunga fordon i yrkesmässig trafik dagligen hantera färdskrivare. De administrativa kostnaderna för denna hantering innebär en årlig kostnad på mer än 700 miljoner kronor för företag inom vägtransporter, enligt Nuteks beräkningar av näringslivets administrativa kostnader för transportområdet.

Utifrån regelförenklingsarbetet som pågår i Sverige och inom EU är det viktigt att en översyn görs av dessa bestämmelser. Utredningens förslag att den nyinrättade Transportstyrelsen ska få i uppdrag att påbörja regelförenklingsarbetet är således synnerligen viktigt för att minska transportföretagens administrativa kostnader för att följa de svåröverskådliga och delvis otidsenliga regelverken. En författningsöversyn för att minska antalet författningar och samla dessa i en mer överskådlig struktur är därför ytterst angeläget.

BR kommer i det andra remissyttrande och i yttrandet på Vägverkets och Polisens regeringsuppdrag till Näringsdepartementet i september (N2008/3666/TR) att närmare utveckla våra synpunkter på dessa frågor.

4. Rapportering av olyckor och statistik m.m. (kapitel 5 och 8)

Uppföljningen av statistik och forskning har goda möjligheter att kunna förbättras och utvecklas med en mer enhetlig analys av olyckor och Transportstyrelsens roll för statistikförsörjningen.

När det gäller rapportering och registrering av olyckor är det viktigt med en enhetlig definition av olyckor. I dag saknas en sådan enhetlig definition och detta försvårar jämförelser med andra länder.

Statistiken har i dag ett antal brister, särskilt när det gäller långväga resor. Denna statistik behöver utvecklas.

Det är angeläget med kunskapsspridning och att exempelvis haverikommissionens resultat sprids genom workshops och hearings.

Det är viktigt att själva kunskapsspridningen av forskning åläggs den myndighet som har sektoransvaret och att denna roll klart särskiljs från inspektionsverksamheten.

5. Konsekvenser (kapitel 12)

En av de allra mest anmärkningsvärda bristerna med Transportstyrelseutredningen är avsaknaden av analyser av konsekvenser för den yrkesmässiga nyttotrafiken och då särskilt busstrafiken. Det är en synnerligen märklig ordning att det är först efter delbetänkandet, som utgör grundunderlaget för regeringsbeslutet att inrätta en ny myndighet, utlovas i huvudbetänkandet en ”mer detaljerad och genomarbetad konsekvensanalys” av förslagen. Analyser som är viktiga för vilka konsekvenser inrättandet av vad en ny myndighet egentligen innebär för transportbranschens aktörer och resenärer. Men inte heller i huvudbetänkandet finns någon ”kompletterad konsekvensanalys” för företagen redovisade.

Enligt förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning är en myndighet enligt § 4 ålagd att ”så tidigt som möjligt” utreda föreskrifternas ”kostnadsmissiga och andra konsekvenser” och ”dokumentera utredningen i en konsekvensutredning”. Enligt § 7 ska en sådan konsekvensutredning innehålla följande beskrivning av regleringens effekter:

1. antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen,
2. vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader,
3. vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen,
4. i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen,
5. hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen, och
6. om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning.

Transportstyrelseutredningen uppfyller således inte de mest elementära kraven på en sådan konsekvensutredning. Istället för adekvata och seriösa konsekvensutredningar konstaterar utredningen lakoniskt att förslagets

effekter är ”försumbara” för resandet, ”obetydliga” för småföretagen och har blott en ”marginell betydelse” på trafiken. Påståenden som inte heller bekräftas av någon redovisad granskning i huvudbetänkandet. Samtidigt konstateras att förslagen kan medföra kännbara konsekvenser för företagen och särskilt för småföretagen, vilket också delvis är avsikten.

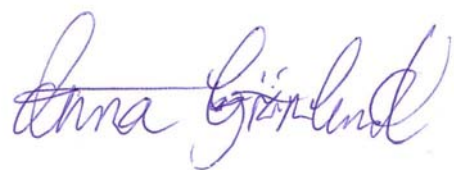
Förvisso konstaterar utredningen att ”hur avgiftssystemet utformas i detalj kan dock vissa verksamheter inom trafikkollektivet påverkas mer än andra” (s.601). Men vilka verksamheter dessa är eller vilka effekterna blir redovisas inte.

Men nya avgifter för en bransch med små lönsamhetsmarginaler är inte försumbara, utan är en fråga om överlevnad. Det enda som tydligen är av intresse för utredarna är att spara på statens utgifter, vars kostnader nu övervältras på bland annat bussbolagen och kollektivtrafikens resenärer. Är detta verkligen uttryck för en helhetssyn på transportpolitiken?

Inte heller finns några ekonomiska beräkningar av effekterna av förslagen på ökad trafiksäkerhet. (Se sid. 602.)

De ekonomiska konsekvenserna handlar nästan enbart om statens utgifter, den nya transportstyrelsens budget och övriga berörda myndigheter. Men ingenting om företagens administrativa kostnader, förändringar för företagets verksamhet, konkurrensförhållanden eller om särskild hänsyn har tagits till små företag vid reglernas utformning.

Även utredningen efterlyser bättre ekonomiska underlag för beslut. Exempelvis förutsätter ett slutligt ställningstagande om Vägverkets förslag om tätare besiktning av tyngre fordon enligt betänkandet ett ”bättre underlag i form av beräknad kostnad och vinst för företag och samhälle som en sådan förändring skulle ge upphov till” (s. 380). Samma krav bör självklart rimligen även gälla för utredningens egna förslag och i synnerhet beträffande avgiftsfinansieringen.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund