

Stockholm 2008-04-28

Skrivelse om Vägverkets och Polisens förslag om kontroller för stärkt konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg

Vägverket och Rikspolisstyrelsen presenterade den 17 april 2008 en femsidig sammanfattning av utredningsförslaget "Kontroller för stärkt konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg" vid ett samrådsmöte med näringsens aktörer och däribland Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR). Ett förslag som bygger på ett regeringsuppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotider m.m. i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG. En rapport som den 2 maj ska redovisas till regeringen.

Detta utredningsförslag erhöll BR först på eftermiddagen dagen före samrådsmötet den 17 april och har därför inte haft möjlighet att inför mötet tillräckligt utreda förslagens innebörd och konsekvenser för bussbranschen. Denna skrivelse till Näringsdepartementet syftar därför till att belysa dessa viktiga frågor utifrån kollektivtrafikens perspektiv och de ekonomiska konsekvenserna för bussbranschen med detta utredningsförslag.

Inledningsvis anser BR att direktivets syfte att skapa enhetliga regler och normer inom EU, att öka efterlevnaden av kör- och viloreglerna samt att förbättra kvaliteten i tillsynen är angelägna och viktiga, inte minst för att skapa rättvisare konkurrensvillkor och en ökad trafiksäkerhet för de yrkesverksamma bussförarna. Det är dock remarkabelt att lagstiftaren eller utredningen inte skiljer mellan den yrkesmässiga godstrafiken och kollektivtrafikens villkor.

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 riskvärderingssystemet, andelen vägkontroller och förslaget om ytterligare en kontrollbesiktning under en treårsperiod. 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.

Enligt artikel 9 i direktivet ska EU:s gemensamma riskvärderingssystem utgå från kör- och vilotider. I det svenska utredningsförslaget tillförs ytterligare två kriterier som ska ingå i riskvärderingsmodellen. Det gäller företagens ekonomi och fordonens teknik och beskaftenhet. Detta förslag kan medföra att svenska bussar hamnar i ett sämre läge vid vägkontroller i Sverige och i utlandet. Ett förslag som står i strid med diskrimineringsförbudet i artikel 4.

Ett av syftena med direktivet är att gynna företag som följer lagstiftningen. Men i det svenska förslaget medför finansieringen av kontrollverksamhet att företag med få anmärkningar och således låg riskvärdering får betala samma kostnad som företag med hög riskvärdering.

Antalet vägkontroller enligt artikel 2 i direktivet ska vara minst 30 procent. Då utredningen föreslår att i Sverige ska dessa uppgå till 50 procent riskerar den yrkesmässiga persontrafikens resenärer att drabbas av förseningar, vilket minskar attraktionskraften hos kollektivtrafiken och bidrar därmed till att bussoperatörernas möjlighet att uppnå gällande avtalskrav på tillgänglighet försvåras gentemot trafikhuvudmännen. Det bör finnas andra sätt att effektivt kontrollera busstrafiken och särskilt linjetrafiken utan att kollektivtrafikresenärerna drabbas.

De föreslagna väg- och företagskontrollerna innebär ökade kostnader för bussbolagen genom nya avgifter. Enligt utredningens bristfälliga sammanställning av de nya beräknade avgifterna framgår att kontrollerna av kör- och vilotider uppgår till 107 kronor per fordon och år. Då antalet bussar i yrkesmässig trafik i Sverige är 12 500 innebär denna avgift en kostnad på drygt 1,3 miljoner kronor per år för kollektivtrafiken.

Vidare ska den nya myndigheten Transportinspektionen, vars verksamhet i huvudsak ska avgiftsfinansieras, ta ut en avgift för denna kontrollverksamhet med 1 194 kronor per fordon och år. För bussbranschen innebär detta en merkostnad på 14,9 miljoner kronor per år.

Utredningen föreslår en ytterligare årlig fordonsteknisk kontroll för svenskregistrerade bussar under en treårsperiod. Bakgrunden är en oacceptabelt stor felfrekvens vid kontrollbesiktningarna.

Enligt utredningen beräknas den genomsnittliga kostnaden per kontrollerad fordonsenhet till 630 kronor. Denna siffra är förmodligen för låg för bussar då det tillkommer bland annat en brandskyddskontroll. Med 12 500 bussar i yrkesmässig trafik innebär det en ytterligare kostnad på 7,8 miljoner kronor per år för bussbolagen.

Vi har tidigare framfört att en alternativ lösning för att komma tillrätta med den höga felfrekvensen vore att höja avgiften för ombesiktning, i syfte att skapa incitament för företagen att slippa ombesiktningar.

En av de allra mest anmärkningsvärda bristerna med denna utredning är avsaknaden av analyser av konsekvenser för den yrkesmässiga nyttotrafiken och då särskilt busstrafiken. Enligt förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning är en myndighet enligt § 4 ålagd att *"så tidigt som möjligt"* utreda föreskrifternas *"kostnadsmässiga och andra konsekvenser"* och *"dokumentera utredningen i en konsekvensutredning"*. Någon sådan utredning har BR inte fått ta del av och således inte heller fått *"tillfälle att yttra sig i frågan och om konsekvensutredningen"*.

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.

Utredningen uppfyller sålunda inte de mest elementära kraven på konsekvensutredning. Detta blir särskilt tydligt när det gäller kravet på en kontrollbesiktning var sjätte månad på bussar i yrkesmässig trafik.

Enligt Bilprovningen uppgår företagets kostnader för en extra besiktning utöver kontrollbesiktningens kostnaden till 358 kronor. Dessa kalkyler motsvarar emellertid

ingalunda de faktiska kostnaderna för bussbolagen. Enligt BRs egna beräkningar uppgår bussbolagens kostnader för en extra kontrollbesiktning till närmare 35 miljoner kronor per år.

Kalkylen för att kontrollbesiktiga buss baseras på 40 kilometer körsträcka, tre timmars arbetstid för förare, en timmes arbetstid för administration på företaget samt stilleståndsersättning för buss. Följande poster ingår i kostnadskalkyl för kontrollbesiktning buss:

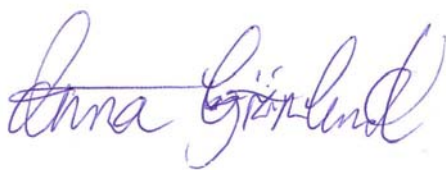
- Buss 40 km à 7 kr/km = 280 kr
- Förare 3 h à 200 kr/h = 600 kr (lägsta möjliga arbetstid enligt kollektivavtal)
- Adm. ftg 1 h à 400 kr/h = 400 kr
- Stilleståndsersättning buss = 1 500 kr
- Totalt = 2 780 kr/buss à total population 12 500 bussar i yrkesmässig trafik = **34 750 000 kr/år.**

Inte heller finns några miljömässiga konsekvenser redovisade i utredningen. Det tillkommer dessutom en klimatkonsekvens (fossilt CO₂):

- 12 500 bussar x 40 km x 30 liter/100 km x 2,64 kg CO₂ x 0,93 (andel bussar som drivs med fossila drivmedel) = **368 280 kg/år**

Totalt handlar utredningens förslag om att kollektivtrafiken drabbas av ökade kostnader med uppemot 60 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. Många bussbolag är också bundna av kontrakt med trafikhuvudmän, 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. Risken 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 en fortsatt utflaggning av svenska bussbolag. En utveckling som står i strid med regeringens officiella intentioner inom transport-, miljö- och klimatpolitikens område.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund