



Näringsdepartementet
Transport
Charlotte Ottosson
103 33 Stockholm

Yttrande
2011-09-19

Er ref: N2007/5025/TE
Sid. 1 (6)

Remissyttrande angående Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter m.m.

Inledning

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Bussarbetsgivarna, BuA, är ett arbetsgivarförbund inom TransportGruppen i Svenskt Näringsliv.

EU-kommissionens förslag avseende färdskrivare syftar till att förenkla administrativa rutiner för företag och förare. Denna ambition delar BR och BuA. Bussbranschen anser att en förutsägbar lagstiftning och en effektiv kontrollverksamhet är nödvändig för att skapa en sund konkurrens inom trafiknäringen samt för att förbättra trafiksäkerheten och bussförarnas arbetsvillkor. Den EU gemensamma lagstiftningen syftar till att skapa harmoniserade regler bland medlemsländerna, vilket är väsentligt för att skapa konkurrensneutralitet. Det är centralt att nya sanktioner och kontrollverksamheten av kör- och vilotider utformas så att den kan efterlevas av seriösa näringsidkare.

BR och BuA anser emellertid att förslaget är synnerligen ogenomarbetat, ogenomtänkt och saknar dessutom en seriös konsekvensanalys. Förslaget kan därför inte kan ligga till grund för ett genomförande i Sverige.

Yttrande

Antalet bussar i trafik är idag ca 15 000 bussar. Utav dessa är huvuddelen utrustat med färdskrivare. Däremot är ungefär 2 000 av bussarna utrustade med färdskrivare som inte är besiktigade, då dessa endast används i stadstrafik. EU-förslaget innebär således i praktiken att samtliga bussar efter år 2017 måste införskaffa nya färdskrivare. Antalet bussar beräknas fortsätta att öka i antal de närmaste åren. Förutom investeringskostnaden på ca 15 000 -25 000 kronor per enhet (vi vet ju inte nypriset år 2017, elektronik brukar dock sjunka reallt i värde) tillkommer kostnader för bland annat utbildning. För den Svenska bussbranschen kan således kostnaderna med förslaget uppgå till mellan 225-375 miljoner kronor.

Med tanke på alla barnsjukdomar med ny teknologi är två års produktion och utvecklingstid väldigt kort tid. Generation I av de digitala färdskrivarna var behäftade med många fel och brister som bland annat berodde på avsaknaden av fältmässiga prov, felen upptäcktes inte innan regelverket trädde i kraft. Kort och gott varning för korta teoretiska planeringstider för ny teknik.

Det finns idag fem olika kort som en förare kan vara tvungen att inneha – YKB, körkort, färdskrivarkort, ADR och taxikort. Med förslaget föreslås körkort slå samman med färdskrivarkort, vilket inte är någon revolutionerande förenkling för föraren eller myndigheterna. BR/BuA ser inga tydliga fördelar med att enbart slå ihop körkort och färdskrivarkort. För det första är det en onödigt kostsam reform, som enligt uppgift kan kosta den svenska transportbranschen uppemot 40 miljoner kronor bara avseende Transportstyrelsens tillverkningsutrustning. Därtill kommer kostnader för de nya korten, vilka i linje med regeringens egenartade avgiftsfinansiering av myndighetsutövning kommer att belasta trafikföretagen och därmed ytterst kollektivtrafikens resenärer. Tillsammans med övriga skatter och avgifter är idag busstrafiken det i särklass högst beskattade färdmedlet på väg. Redan idag beskattas en buss två till tre gånger högre än privatbilar och tågtrafik. Varje ytterligare beskattning av yrkestrafiken minskar möjligheten att öka kollektivtrafikens marknadsandel av persontransporterna. Detta borde också beaktas om EU behagar att göra en konsekvensanalys av sina genomgripande förslag.

För det andra är det högst olämpligt att sammanblanda körkort, som i stora delar av Europa är en legitimationshandling, med ett färdskrivarkort som bland annat har en giltighetstid på 5 år jämfört med körkortets 10 år. Förarkortet får inte tas ur färdskrivaren under arbetsdagen och om det görs är detta en stor källa för fusk. Detta kräver dessutom en förändring av de tekniska specifikationerna för de digitala färdskrivarna.

Ett körkort kan korttidsåterkallas av medicinska eller andra skäl, en förare kan suspenderas på vissa av sina behörigheter men kan exempelvis få fortsätta att köra en lastbil utan släp. I ett sådant fall återkallas körkortet men förarkortet ska bestå i den enskildes ägo.

Ett av de starkaste argumenten som kommissionen för fram är att man sällan missbrukar ett körkort så om förarkortet kombineras med ett körkort skulle missbruket gå ned. Det redovisas inga underlag för att körkortet inte missbrukas. Med samma resonemang skulle man kunna påstå att ett lojalitetskort från en livsmedelskedja aldrig missbrukas och om man då kombinerade detta med ett betalkort skulle missbruken av betalkorten minska. Vi betvivlar resonemangens vetenskapliga stöd. Dessutom är det idag inte något större problem att bära med sig något ytterligare kort i det samhälle vi idag lever i.

ITS lösningar verkar vara en universallösning i detta koldioxidreducerande tidevarv, men förutom kostnader finns omfattande problem som är relaterat till IT-säkerhet, driftssäkerhet och personlig integritet. Myndigheters tillgång till företags datasystem är minst sagt en delikat rättssäkerhetsfråga, som inte enbart kan hanteras som en teknisk färdskrivarfråga eller ITS-fråga.

En stark drivkraft bakom ITS-lösningar är att införa nya typer av beskattningar av den yrkesmässiga busstrafiken. Det gäller exempelvis debitering och övervakning av vägavgifter, kilometerskatter och tullavgifter. Det är sannoligen ingen brist på kreativa skatteförslag för att klara staters budgetunderskott. Men i slutändan är det resenärerna som får stå för stigande kostnader, vilket leder till en minskad rörlighet på arbetsmarknaden, som torde leda till en än lägre potentiell tillväxt i EU. Med tanke på de långa geografiska avstånden i ett glesbefolkat land som Sverige kommer dessa höga skatter på busstrafiken att ha en större negativ effekt på kollektivtrafikresandet än i andra länder med högre befolkningstäthet. Är detta en konstruktiv strategi om det är reduktion av koldioxidutsläpp man vill uppnå?

Det allra mest anmärkningsvärda med förslagen är den näst intill totalt avsaknaden av konsekvensanalys. Det enda som konstateras, utan att ange någon som helst källa eller uträkning, är de kostnader, 2,8 miljarder euro per år som förorsakas av trötta yrkesförare. Men de stora kostnaderna som förslagen innebär för yrkestrafiken, exempelvis att byta ut alla färdskrivare, och analysutrustning, förändring av uppbyggda datainfrastrukturer mellan transportföretagen och deras leverantörer av analys och lagringstjänster, har tydligen inte uppskattats. Vilka företagsekonomiska vinster finns att hämta till följd av den förenkling som förslagen påstås utgöra? 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”*. Men i EU-rätten verkar avsaknaden av konsekvensanalyser vara en regel. Detta torde vara en central fråga för svenska regeringen att driva inom EU.

Kommentarer till Kom (2011) 451

1.2 Problem sid 2

Det framförs i dokumentet att efterlevnaden av skyldigheterna beträffande minsta vilotid leder till trötta förare, vilket uppskattningsvis innebär en ökning av samhällskostnaderna för olyckor på 2,8 miljarder euro per år. Vi måste här framföra att trötta förare är inte det samma som förare som bryter mot kör- och vilotidsreglerna. Trötthet kan även spegla individens sociala liv vid sidan om arbetslivet. Med detta som bakgrund är det tveksamt om den redovisade summan är relevant som en summa som intjänas genom förändringen av regelverket.

2.1 andra stycket, säkerhetsnivåer, sid 3

Färdskrivarsystemet var försedd med högsta möjliga säkerhet då det introducerades. Tyvärr är säkerhet något som urholkas med tiden. Det är nu dags för en rekonstruktion av säkerheten så att nivån ITSEC-E3 high bibehålls. Vi stöder kommissionens förslag men vill samtidigt att man bevakar att säkerheten inte går ut över den kompatibilitet som krävs av systemet.

3 Rättsliga aspekter på förslaget – kommentarer till strecksatserna sid 5 -7

1:a strecksatsen, Distansavläsning av färdskrivaren

Vi är kritiska till förslaget om distanskommunikation med färdskrivaren för kontrolländamål, och menar att kostnaden för systemet inte uppvägs av den lilla effekt det har. Förslaget öppnar för en möjlighet att se om ett förarkort sitter i fordonet och möjligtvis om det finns körtid kvar på detta kort. Det ger ingen möjlighet att titta på personuppgifter eller tidsgrupper vilket gör att en förare som bryter mot reglerna eller kör med en annan persons kort inte upptäcks. Det finns dessutom en stor risk att förare med analog färdskrivare eller förare som kör undantagna transporter och därmed kör i läge "out of scope" blir granskade oftare än de som har ett förarkort i färdskrivaren. Alltså en typ av diskriminering.

3:e strecksatsen, Positionering och spårning av fordonet

I grunden är vi positiva till att föraren inte behöver ange sin position när dagen börjar och slutar. Vi ser också en förtjänst i om det registreras när ett fordon passerar en nationsgräns men ställer oss helt negativa till att fordonets färdväg registreras. Detta har inget med syftet med regleringen av kör- och vilotiderna och registrering av de data som regleras i den tidigare artikel 15 och artikel 30 i den föreslagna förordningen. Vi anser dessutom att detta starkt inkräktar i den personliga integriteten.

4:e strecksatsen, Gränssnitt för kommunikation med annan utrustning.

Vi ser inget behov i att förändra färdskrivarens gränssnitt eftersom det med en enkel tilläggsutrustning går att konvertera efterfrågade signaler till efterfrågat format.

5:e strecksatsen, Öka verkstädernas trovärdighet

Förslaget om att öka verkstädernas trovärdighet tillstyrks. Det är dock nödvändigt att man inte skapar ett system som försvårar för verkstäderna genom höjda omkostnader och skapa en större administrativ börda för dessa. Vi ser redan nu att kostnader och administration gör att verkstäder i glesbyggd avstår från möjligheten att arbeta med digitala färdskrivare. Detta skapar problem för transportnäringen som verkar lokalt med långa tomkörningar i samband med service och reparation samt montering, kalibrering och kontroll. Ett tvåårigt verkstadskort kunde i någon mån underlätta för dessa.

6:e strecksatsen, Harmonisering av påföljder

Förslaget om att minimiharmonisera påföljderna tillstyrks men det är otillfredsställande att man inte kan harmonisera påföljderna generellt. Det är också väsentligt att man harmoniserar när rapporteftergift får ges. Som det är nu har den svenska polisen möjligheten att tillämpa rapporteftergift för smärre förseelser men inte transportstyrelsens kontrolltjänstemän.

7:e strecksatsen, Kontrollverksamheten

Frågan om hur kontrollverksamheten utvecklas och förbättras hör inte hemma i detta regelverk utan i kontrolldirektivet, där den faktiskt redan återfinns. En bättre tillämpning av det regelverk som finns är önskvärt och möjligtvis behöver några artiklar förändras i direktivet 2006/22/EG (kontrolldirektivet). Här bör även påpekas att det av Transportstyrelsen utlovade riskvärderingssystemet ännu saknas, vilket är mycket allvarligt.

8:e strecksatsen, Undantagen

Förslaget om att förändra några få undantags tillämpningsradie tillstyrks men man bör samtidigt lyfta den från kommissionen tidigare obesvarade frågan om vad texten i artikel 13.1 ”... undantag från föreskrifterna i artiklarna 5 – 9, ...” innebär. Vi kan inte förstå annat än att transporter undantagna enligt artikel 13.1 inte omfattas av de substantiella delarna av regelverket och att det därmed är tillåtet att köra enligt de få begränsningar som framgår av vägarbets-tidsdirektivet 2002/15/EG. Det allmänna arbetstidsdirektivet ska alltså inte tillämpas på de i artikel 13.1 undantagna grupperna. Är detta korrekt?

3.4 Subsidiaritetsprincipen sid 7

Man får inte förringa att färdskrivaren inte är ett EU-instrument. Genom AETR-överenskommelsen omfattas ytterligare ca 20 nationer. Det är av yttersta vikt att dessa involveras omgående i den nu pågående processen i annat fall torde vi möta starka protester för att genomföra av en av EU ensidigt beslutad förändring av det, genom AETR-överenskommelserna, gemensamma färdskrivarsystemet. Med detta menar vi inte att artikel 41 är felaktig, vi tillstyrker den.

3.4 Proportionalitetsprincipen

Vi anser att den ekonomiska analysen om förslaget inte har redovisats samtidigt som vår uppfattning är att delar av förslaget är nödvändiga men andra är sådana att man bör avstå från dem.

Kommentarer till preambelarna i regelverket

8 & 9 Fälttester

Vi ställer oss positiva till att tillverkare av fordon och färdskrivare m.fl. bereds möjlighet att utföra fälttester innan utrustningen sänds ut på marknaden. Tyvärr är den tid som står till buds för dessa tester allt för kort med tanke på den presenterade tidsplanen. Mellan beslut om ändring av regelverket och införandet bör minst två år finnas för fälttester. Vi anser att det presenterade tidschemat endast i teorin erbjuder denna tid för fälttester. Hade introduktionen av den första digitala färdskrivaren inrymt dessa möjligheter hade de problem som marknaden fått genomlida under föregående år kunnat undvikas.

13 Förslag om tidsredovisning

Vi ställer oss positiva till en Europeisk samsyn, att icke registrerad tid ska betraktas som vila, förutsatt att det inte är så att förare tagit ut diagramblad eller förarkort och därmed omöjliggjort registrering av körning, annat arbete eller tillgänglighet.

18 och 19 Kommissionen övertar medlemsstaternas beslutanderätt

Vi motsätter oss å det bestämdaste att man överlåter beslutanderätten i förslagen grad till Kommissionen och förordar att detta sker i enlighet med nuvarande modell genom kommittologiförfaranden, bl.a. CATP, där medlemsstaterna bereds möjlighet att aktivt delta.

Ulrika Egervall, Förhandlingschef, Bussarbetsgivarna

Anna Grönlund, Förbundsdirektör, Svenska Bussbranschens Riksförbund