

Kopia till

catherine.versini.bovin@regeringskansliet.se

n.remissvar@regeringskansliet.se

Betänkandet SOU 2021:60 Förenklingar för mikro- företag och modernisering av bokföringslagen

Sammanfattning

Transportstyrelsen arbetar sedan en längre tid med flera åtgärder som syftar till att öka flexibiliteten i tillämpningen av regelverket för företagskontroller av kör- och vilotider. Vi ser dock svårigheter med att genomföra ett system med varningar på det sätt som utredningen föreslår.

Transportstyrelsen ser positivt på förslaget om ett uppdrag att utföra en behovsanalys för att ringa in vilka de upplevda problemen är för mikroföretag inom transportbranschen, under förutsättning att uppdraget åtföljs av motsvarande anslag.

Transportstyrelsen är positiv till att förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning ses över, men myndigheten ställer sig frågande till några av förslagen för vilka det dessutom saknas djupare konsekvensanalyser.

Transportstyrelsens synpunkter

Förenklingar av reglerna om av kör- och vilotider

Transportstyrelsen har vid ett flertal tillfällen undersökt möjligheten att införa varning som ett ytterligare steg i påföljstrappan. Vid samtliga utredningar har vi kommit fram till att en varning i sig inte har någon juridisk verkan eller är förenlig med EU-rätten. För att en varning ska ha någon juridisk verkan behöver den beaktas i en senare kontroll.

Myndighetens bedömning är att ett varningssystem kan strida mot artikel 19 i Kör- och vilotidsförordningen¹. Där framgår det att en sanktion ska vara effektiv och avskräckande och vi anser att det kan ifrågasättas om en varning skulle utgöra en sådan effektiv och avskräckande sanktion. Transportstyrelsen noterar att utredningen inte har varit i kontakt med oss för att diskutera hur ett varningssystem skulle kunna se ut och fungera.

Transportstyrelsen arbetar också med flera andra åtgärder som syftar till att öka flexibiliteten i tillämpningen av regelverket som enligt utredningen uppfattas överdrivet restriktivt, komplext och svårtolkat av företagen. Det finns redan idag möjlighet enligt regelverket att helt befria ett företag från sanktionsavgift i de fall som överträdelsen saknar betydelse ur kontrollsynpunkt eller är obetydlig med hänsyn till syftet med den bestämmelse som överträts. Genom detta förfarande behöver myndigheten inte belasta företaget med en uppföljande kontroll, vilket även minskar den administrativa bördan för företaget. Möjligheten att helt befria från avgift har dock inte tillämpats i någon större omfattning, vilket är en naturlig följd av att Transportstyrelsen arbetar med riskbaserad tillsyn. De företag som visar på god regelefterlevnad är inte de företag myndigheten bör lägga tid på att kontrollera om och om igen. Därutöver finns en möjlighet enligt 9 kap. 8 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. att ansvarsbefria ett företag i samband med kontroll om företaget har gjort vad som ankommit på dem för att hindra överträdelsen.

Vidare har Transportstyrelsen i november 2021 beslutat om en ny tillsynsmetod i syfte att kunna prioritera de företag som fuskar medvetet och/eller systematiskt. I korthet innebär metoden att vi genom en riskbaserad sällningsprocess avgör om vi ska göra en begränsad eller fullständig kontroll av företaget. Det frigör tid för djupare utredning av företag som kan misstänkas vara oseriösa, undanhålla information eller fuska medvetet. Genom en förändrad kontrollmetod kan myndigheten lägga medel och resurser där de ger mest transportpolitisk nytta. Ett skötsamt företag där begränsad kontrollmetod tillämpats kommer få en lägre sanktionsavgift än om en fullständig kontroll genomförs. Transportstyrelsens bedömning är att detta är rimligt eftersom företag som åtnjuter en begränsad kontroll visar på god regelefterlevnad.

Slutligen kan vi konstatera att utredningens förslag sägs innebära merarbete varför Transportstyrelsens resurser behöver öka. Trots det föreslås en *minskning* av Transportstyrelsens förvaltningsanslag. Vi antar att man menar

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85

att förvaltningsanslagen ska öka med motsvarande kostnader. Intäkter för sanktionsavgifter går in till statskassan och har därför ingen direkt korrelation till myndighetens förvaltningsanslag.

Utredningens förslag – göra en behovsanalys inom transportbranschen och konkretisera vilka förenklingsbehov som finns

Transportstyrelsen välkomnar förslaget att ge Tillväxtverket och Transportstyrelsen i uppdrag att utföra en behovsanalys för att ringa in vilka de upplevda problemen är för mikroföretag inom transportbranschen. Myndigheten har under perioden 2014-2020 arbetat med ett omfattande förenklingsarbete. Formerna för dialog har utvecklats och förändrats i flera verksamheter för att bygga relationer. Uppföljning av våra mål i detta arbete visar att företagen anser att vårt arbete med att ta hand om deras synpunkter och förslag samt att ge återkoppling om vad som hänt med dem, har ökat något. Transportstyrelsen ser mot bakgrund av detta positivt på att fortsätta det arbetet genom ett riktat uppdrag, under förutsättning att motsvarande anslag följer med. De senaste åren har Transportstyrelsen tillförts ett ökat antal uppgifter utan ökade anslagsmedel. Det har gjort att den ambitionsnivå och de förväntningar som finns på myndigheten inte kan tillfredsställas i tillräckligt hög grad. Myndigheten ser därför ett behov av att ytterligare anslagsmedel tillförs för att möta kostnader av ett sådant uppdrag.

Ex-ante utvärderingen i samband med utformningen av regelgivning

Transportstyrelsen anser att det är positivt att förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning ses över, men att en översyn bör göras bredare än vad utredningen föreslår. Vi ser fram emot att lämna mer konkreta synpunkter på förslag till författningsändringar om en kommande utredning tillsätts av Regeringskansliet. Gällande förslagen som framgår i betänkandet vill vi dock redan nu framföra följande.

Transportstyrelsen delar betänkandets uppfattning att regler inte bör beslutas om det inte finns ett tillräckligt beredningsunderlag som tydligt redogör för olika alternativ och för vilka konsekvenser den föreslagna regleringen förväntas medföra. Vi anser vidare att det vore bra om förordningen skrevs om från ett ensidigt perspektiv, företagsperspektivet, till innefatta ett helhetsperspektiv där förutsättningar ges till en heltäckande samhällsekonomisk analys. Det skulle även innebära att Sverige följer den utveckling som sker på EU nivå med Better Regulations.

Förslaget att utvidga och stärka Regelrådets mandat är otydligt då det inte framgår om det enbart gäller för deras granskning av konsekvenser för företag eller om Regelrådet föreslås granska konsekvenserna för samtliga delar av samhället. Det senare innebär en större förändring för Regelrådet och en eventuell kommande utredning bör inkludera att utreda vilken instans som

skulle vara mest lämplig för granskning av heltäckande samhällsekonomiska analyser. Avseende utredningens förslag om återremittering kan det vara positivt eftersom det i nuläget inte finns något sådant krav och det skulle kunna innebära bättre kvalitéer på våra konsekvensanalyser i Sverige. Däremot kommer förslaget sannolikt innebära ökad arbetsbörda för myndigheterna och det behöver beaktas.

Transportstyrelsen undrar om regulatoriska sandlådor är att likställa med policylabb. Myndigheten är generellt positiv till att använda policylabb vid framtagande av styrmedel men ställer sig frågande till om det är rimligt att använda regulatoriska sandlådor/policylabb inför varje regel som ska införas/ändras. Att testa alla regler innebär sannolikt att en betydande arbetsbörda tillkommer för myndigheterna och det är viktigt att fråga sig om alla tester totalt sett kommer ha så pass positiv inverkan på utformandet av regler att bördan/kostnaden går att rättfärdiga. Transportstyrelsen saknar i sammanhanget en djupare konsekvensanalys av förslagen i detta avsnitt.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Anita Johansson, avdelningsdirektör Petra Wermström, enhetschef Annika Sjöberg, jurist Virginia Tigerstrand och utredare Karin Michaelsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör