

Mottagare
Näringsdepartementet

Diarienummer
Utr 2017/48
Datum
2017-08-22
Er referens
N2017/03932/MRT

Europeiska Kommissionens förslag inom ramen för sitt mobilitetspaket

Trafikanalys konstaterar att det är ett omfattande material som remitterats och att det är svårt och kanske inte heller meningsfullt att söka analysera alla detaljer i det. Utgångspunkten i Trafikanalys yttrande är huruvida de olika förslagen bidrar till ett effektivt transportsystem. En del i det är regelförenkling. Yttrandet är strukturerat med utgångspunkt i de olika rättsakterna.

1. Förslag till ändring av Eurovinjettdirektivet 1999/62/EG
(COM_2017_275_EN_ACTE_f och
COM_2017_276_EN_ACTE_f)

Förändringarna av direktivet syftar till att öka tillämpningen av principerna "användaren betalar" respektive "förorenaren betalar" genom att fasa ut tidsbaserade vägavgifter till förmån för avståndsbaserade vägtullar. Det är värt att notera att begreppet "Användaren betalar" inte nödvändigtvis innebär att användaren ska betala i linje med det svenska kostnadsansvaret (marginalkostnad). Begreppet kan också innebära betalning enligt självkostnadsprincipen. Trafikanalys är icke desto mindre i stort positivt inställd till detta, då incitamenten att använda transportsystemet mer effektivt ökar. Direktivet leder enligt Trafikanalys till ökade möjligheter att internalisera externa effekter inom EU:s transportsektor.

Det föreslås att bussar, personbilar och lätta lastbilar också ska omfattas av direktivet, och att vägavgifterna/vägtullarna ska ta hänsyn till dessa fordons externa effekter. Trafikanalys menar att detta i princip är rättvist och konsekvent, men att fråga ur ett subsidiaritetsperspektiv inte är självklar. I synnerhet för ett perifert land som Sverige är inte gemenskapsintresset lika starkt som för tung lastbilstrafik. Trafikanalys befarar att det på kort sikt kan medföra betydligt större samhällskostnader för Sverige än den samhällsnytta som genereras. Systemkostnaden och de administrativa kostnaderna för att inbringa avgifterna är höga samtidigt som vissa miljökostnader är mycket små, och dessutom minskande, för vissa kategorier av fordon.

För Sveriges del kan den avgiftskomponent som rör koldioxid leda till dubbel avgifts-/skattebeläggning. Huruvida det innebär en överinternalisering av de externa effekterna av koldioxid är dock en öppen fråga. Enligt Trafikanalys undersökningar finns det

skuggvärderingar av koldioxidutsläpp i Sverige som ligger högre än den svenska koldioxidskatten inom transportsektorn.¹ En dubbel avgifts-/skattebeläggning kan därmed komma att innebära ett närmande till denna högre skuggvärdering (skuggpris). Om Sverige skulle anpassa sig till en sådan lagstiftning genom att sänka koldioxidskatten på drivmedel skulle vi byta från en beskattning med lägre uppbördskostnad till en beskattningsform med högre uppbördskostnad, men med fördelen att skatten även träffar fordon som tankat i andra länder.

När det gäller utsläpp av koldioxid är dessa främst beroende av det bränsle som fordonen använder. Därför är det i princip mer effektivt att skattebelägga bränsleanvändningen, jämfört med att avgiftsbelägga fordonsanvändningen. Men med olika bränsleskatteplågor i olika länder, kan det finnas skäl att (också) avgiftsbelägga fordonsanvändningen. Det gäller särskilt lastbilar som generellt sett rör sig mer över landsgränserna.

Konsekvensbedömning

Förslaget har föregåtts av en till synes omfattande konsekvensbedömning, vilket är positivt.

Det framgår (sid 7) att konsekvensanalysen beskriver hur förslaget kompletterar andra miljöavgifter/miljöskatter och koldioxidnormer. Även om andra instrument kan ha varit effektiva har de inte räckt för att begränsa koldioxidutsläppen i tillräcklig utsträckning för att nå målen, menar Kommissionen. Trafikanalys tolkar detta som en medvetenhet hos Kommissionen om att förslaget kan innebära en dubbel avgifts-/skattebeläggning för koldioxid eller luftföroreningar i de länder som har dessa typer av miljöskatter. För Sveriges del skulle förslaget innebära en dubbelbeskattning av koldioxid, som nämnts ovan. Trafikanalys tolkar skrivningarna också som att Kommissionen menar att denna extra beskattning som uppstår i vissa fall, är det som krävs för att koldioxidutsläppen ska kunna begränsas i tillräcklig utsträckning. Det vill säga, att ett medlemsland inte bör avskaffa sina befintliga miljöskatter vid ett införande av förslaget.

Artikel 7. Utfasning av tidsbaserade vägavgifter Ett syfte med förslaget sägs vara att på sikt fasa ut tidsbaserade avgifter. Trafikanalys instämmer i bedömningen (utvärderingen, s 5) att tidsbaserade vägavgifter (vinjetter) är ineffektiva när det gäller att täcka infrastrukturkostnader, ge incitament för renare och effektivare trafik och minska trängseln. Trafikanalys ställer sig därför i princip bakom införandet av punkterna 6 och 7 i artikel 7. Vi vill emellertid samtidigt poängtera att det ligger en risk i det – en risk att vi tvingas avveckla ett styrmedel (vägavgifter) med viss positiv styrverkan även om vi av politiska eller av andra skäl inte kan införa ett nytt avgiftssystem som är förenligt med EU-lagstiftningen.

Enligt förslaget får vägavgifter för lätta fordon (personbilar) inte införas efter direktivets ikraftträdande. Vägavgifter som införts före det datumet ska ha fasats ut senast 31 december 2027, och ersatts med vägtullar för lätta fordon (punkt 7).²

¹ Trafikanalys (2017): Skuggpris på koldioxid inom transportområdet, *Trafikanalys PM 2017:8*, Stockholm.

² Faktapromemoria 2016/17:FPM 101, sid 3

Från och med den 1 januari 2018 får vägavgifter inte införas för tunga fordon. Vägavgifter som införts före det datumet får behållas till den 31 december 2023 (punkt 6). Trots detta ska från och med den 1 januari 2020 de vägavgifter och vägtullar som idag tas ut för tunga fordon gälla för alla tunga fordon, inklusive bussar (punkt 9).³

Artikel 7a.

De avgifter som anges i punkt 2 och 3 är proportionellt sett större än vad som motiveras av tidsperioden i förhållande till ett år. De är dessutom olika för tunga fordon jämfört med personbilar. Denna skillnad motiveras inte såvitt Trafikanalys kan se.

Artikel 7c – Avgift för externa kostnader

Trafikanalys ser positivt på att referensvärden ersätter maxvärden när det gäller avgiften för externa kostnader. I vissa fall kan den samhällsekonomiska kostnaden ligga högre än riktvärdet, vilket kan motivera en högre avgift för att nå effektivitet. Samtidigt finns en risk att dessa avgifter i finansierande syfte sätts högre än det är samhällsekonomiskt motiverat. Det är därför positivt att anmälan till Kommissionen ska ske vid avgiftssättning högre än riktvärdena. Det kan dock möjligen vara viktigt att även avgifter som ligger påtagligt lägre än riktvärdena ska anmälas till Kommissionen, dels för att undvika att avgifterna blir ineffektiva, dels för att undvika för stor skillnad mellan medlemsländerna.

Trafikanalys ser också positivt på att vägtullar från år 2021 ska innehålla en komponent för externa effekter som internaliserar kostnader för luftföroreningar och buller, åtminstone på de vägar där effekterna är störst (punkt 5).

Om en medlemsstat avser att ta ut högre avgifter än de referensvärden som anges i bilaga IIIb ställer förslaget detaljerade krav på klassificering av berörda fordon, vägar och tidsperioder, samt på avgiftsbelopp och beräkningsmetoder (bilaga IIIa, punkt 2,3 och 4). Trafikanalys kan konstatera att de referensvärden som anges i bilaga IIIb ligger generellt sett högre än de värden som beräknats gälla för svenska förhållanden.⁴

Artikel 7da – Trängselavgifter

Artikel 7da innebär en utvidgning av direktivet genom att tillåta att trängselavgifter tas ut utöver infrastrukturavgifter. EU:s handbok om externa effekter (Ricardo-AEA) visar att det finns trängselkostnader inom EU. I Sverige råder det dock trängsel enbart vid vissa tidpunkter i vissa av Sveriges tätorter.

Artikel 7f – Uppräkning av infrastrukturavgifterna

Enligt artikel 7f får uppräkning av infrastrukturavgifterna göras på specifika vägavsnitt med trängsel eller där fordonstrafiken medför betydande miljöskador. Förslaget ställer krav på att intäkterna från uppräkningsavgifterna öronmärks till att finansiera anläggning av transportinfrastruktur inom TEN-T-stomnätet, som bidrar till att avhjälpa trängsel eller miljöskador och som är belägna i samma korridorer som där uppräkningsavgiften sker.

³ Faktapromemoria 2016/17:FPM 101, sid 3

⁴ *Vägskatt*, Vägsplitageskattekommitténs (SOU 2017:11) betänkande, tabell 19 och tabell 20, s. 978.

Dessa villkor för uppräkningsen är enligt Trafikanalys mycket specifika, och medger inte någon flexibilitet i att kunna använda intäkterna från uppräkningsen på det mest effektiva sättet. Trafikanalys bedömer dock att i den mån den svenska delen av TEN-T-stomnätet går genom tätort, medger Artikel 7f en möjlighet till geografisk differentiering av en vägtull, mellan tätort och landsbygd. Då vägavsnitt genom tätort medför betydande miljökador i förhållande till landsbygdsvägar, skulle enligt artikel 7f avgiften på tätortsvägar kunna vara högst 15 procent högre än avgiften på landsbygdsvägar.

Denna uppräkningsen får dock inte tillämpas på vägavsnitt där trängselavgift tas ut. Som framgått ovan bedömer dock Trafikanalys att trängselavgift enbart kommer att kunna tas ut i Sveriges tre storstadsområden.

Artikel 7ga – Differentiering för lätta fordon efter koldioxidutsläpp och föroreningar

Enligt den nya artikeln föreslås att medlemsstater till och med år 2021 får differentiera vägtullar för lätta fordon efter fordonets miljöprestanda. Från jan 2022 ska medlemsstaterna differentiera vägtullar efter fordonets koldioxidutsläpp och förorening utsläpp i enlighet med bilaga VII. Bilaga VII specificerar de utsläppskategorier som ligger till grund för differentieringen. Utsläppsfria fordon föreslås ha en nedsättning med 75 procent av den högsta taxan, och övriga lätta fordon delas in i tre kategorier med 10 procent 20 procent respektive 30 procent nedsättning av den högsta taxan.

Trafikanalys bedömer det inte som självklart att utsläppsfria fordon ska betala 25 procent av den högsta taxan. Det kan vara motiverat att alla fordon betalar en avgift som motsvarar den andel av partikelutsläppen som härrör från däck och bromsskivor. Det är dock oklart om det är dessa utsläpp som ligger bakom. Frågan kan förtjäna vidare analys om den blir aktuell i Rådsförhandlingarna.

Det är för oss oklart vad som menas med "överensstämmelsefaktor" 1.5-2.1 etc för de olika kategorierna i bilaga VII.

Artikel 9b

Förslaget innebär en öronmärkning av trängselavgifternas intäkter, vilket strider mot den traditionella svenska hållningen.

Artikel 10a

Förslaget innebär inga reella förändringar när det gäller att justera referensvärdena. Metoden och indexet är oförändrat. Trafikanalys kan konstatera att uppräkningsen av referensvärdena inte påverkar de svenska värdena. Det är dock viktigt att de svenska värdena (vägtullarna) uppdateras/omräknas i samband med ny kunskap på området (främst inom VTI:s SAMKOST-projekt) och att värdena, i den mån de inte omräknas, ändå följer den svenska kostnadsutvecklingen.

Artikel 11

Artikeln föreslår att en rapport ska lämnas varje år istället för vart fjärde år som tidigare. Det är oklart för Trafikanalys vad som motiverar medlemsstaternas ökade uppgiftslämnarbörda. Sannolikt sker inga större ändringar från år till år. Hur förhåller sig denna ökade administration till Kommissionens regelförenklingssträvanden?

Delegerade akter

Trafikanalys konstaterar att förslaget (punkt 21, sid 18) ger Kommissionen befogenhet att i följande tre fall anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt:

- fastställa referensvärdena för avgifter baserade på externa kostnader (art 7g),
- fastställa metoderna för differentieringen av infrastrukturavgifter för tunga fordons koldioxidutsläpp (art 7ga)
- fastställa metoderna för differentiering av infrastrukturavgifter för lätta fordon (art 9d).

Enligt förslaget ska Kommissionen i detta arbete ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, samt se till att incitamenten förblir effektiva och att differentieringen av vägavgifter hålls uppdaterad. Det är särskilt viktigt att Kommissionen genomför lämpliga samråd med medlemsstaternas experter, och att experterna ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter (punkt 21, sid 18). Motivet till att delegera denna befogenhet till Kommissionen sägs vara att avgifterna ska återspegla samhällskostnaderna utan att avgiftssystemet blir onödigt komplicerat.

Trafikanalys bedömer att delegeringen till Kommissionen är rimlig. När det gäller metoderna för differentiering kan det vara lämpligt att samma metod används av alla medlemsländer för att ge transparens och legitimitet till systemet. När det gäller referensvärden kan medlemsstaterna ta fram egna avgiftsnivåer, som kan ligga lägre eller högre än referensvärdena. Medlemsländerna kan också välja att utgå från Kommissionens referensvärden, och därigenom göra resursbesparingar. Det blir kostnadseffektivt för unionen som helhet om medlemsstater kan göra resursbesparingar. Samtidigt kan det vara viktigt att medlemsstaterna bidrar i arbetet med att ta fram värden som avspeglar samhällskostnaderna. Det är därför viktigt att kravet på samråd med experterna följs.

Fordonsbeskattning

Syftet med förändringen är att eliminera snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag genom att stegvis harmonisera fordonsskatter och inrätta rättvisa mekanismer för avgiftsbeläggning av infrastruktur. Direktivet syftar till en mer enhetlig utformning av vägavgifter och vägtullar i medlemsländerna.

Till skillnad från vägtullar är fordonsskatter inte det mest effektiva när det gäller att främja renare och effektivare trafik, och framförallt inte för att minska trängsel. Tillämpningen av fordonsskatter utgör en kostnad som branschen än så länge måste bära, även om vägtullar införs. Därför kan fordonsskatter enligt förslaget utgöra hinder för införandet av vägtullar. Medlemsländerna bör därför ges större utrymme att sänka fordonsskatterna.

En sänkning av miniminivåerna för fordonsskatterna ger ökat utrymme för vägtullar, vilket leder till ökad styrning mot ett effektivare trafiksystem. Sänkningen ger samtidigt användarna kompensation för ökade kostnader från vägtullarna.

För att minimera risken för snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag i olika länder bör sänkningen enligt förslaget ske successivt. Förslaget består av en successiv sänkning av miniminivåerna ner till noll, i fem steg som tas under fem på varandra följande år och där varje minskning är 20 procent av nuvarande nivåer.

Förslaget innebär därför en fullständig utfasning av miniminivåerna för fordonsskatt i EU. Syftet är att tillhandahålla ett incitament att gå över till avståndsbaserade avgifter (vägtullar). Det är dock fortfarande möjligt för medlemsländerna att ha en fordonsskatt som ligger över noll.

Trafikanalys bedömer att det kan finnas skäl att ha en fordonsskatt som ligger över noll kronor. Om fordonsskatten är noll för alla fordon finns ingen styrning mot fordon som är mer önskvärda än andra fordon, oavsett hur de används. Samhällskostnader som inte internaliseras via vägavgifter, t.ex. olyckskostnader eller livscykelkostnaden för fordons-tillverkningen i sig själv, kan därför internaliseras t.ex. via fordonsskatten. Oavsett om man använder ett fordon eller inte, så leder efterfrågan på fordon till tillverkningskostnader, och i viss mån även kostnader i samband med materialåtervinning av fordonet. De livscykelkostnader av detta slag, som inte påverkas av användningen av fordonet, kan istället internaliseras via fordonsskatten. Trafikanalys bedömer därför att det kan finnas skäl att ha en långsiktig miniminivå för fordonsskatten som ligger över noll.

2. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2004/52/EG om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (omarbetning) (COM_2017_280_EN_ACTE_f)

Det är positivt att direktivet ses över för att öka möjligheterna att nå förbättrad driftskompatibilitet och likvärdiga konkurrensförhållanden.

När det gäller de tekniska frågorna bedömer Trafikanalys det som viktigt att tyngdpunkten ligger på funktionsmässiga specifikationer, det vill säga funktionskrav, snarare än tekniska specifikationer. Tekniska specifikationer om vilken teknik som får användas riskerar att bli obsoleta och frånsprungna innan de ens hunnit omsättas i praktiken. Det är långsiktigt mer effektivt att i möjligaste mån hitta funktionskrav som beskriver vilka funktioner den tekniska lösningen ska kunna klara.

När det gäller operativa förfaranden bör huvudlinjen vara elektroniska, automatiska tillvägagångssätt, för att minimera den administrativa bördan för de frekventa användarna. För tillfälliga användare bör det finnas enkla metoder som kan vara mer tidskrävande, men som inte ställer krav på dyr teknisk utrustning.

En mer decentraliserad process för anpassning av tekniska lösningar till kundernas behov och systemkrav innebär effektivitetsvinster jämfört med centrala påbud.

De metoder som används för att mäta och följa upp vilka utsläpp som fordonen har behöver vara harmoniserade för att undvika skeva konkurrensförhållanden. Det är därmed viktigt med uppföljning och kontroll av att reglerna och processerna för mätning följs.

3. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av tillståndsförordningen (EG) nr 1071/2009 och godsförordningen (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (COM_2017_281_EN_ACTE_f)

Bakgrunden till ändringsförslagen är att ovanstående förordningar endast delvis varit ändamålsenliga för sitt ursprungliga syfte att skapa lämpliga konkurrensvillkor på marknaden. Därför föreslås en lång rad förändringar som syftar till att harmonisera tillämpningen av regelverket och öka det administrativa samarbetet mellan medlemsstaterna. Trafikanalys har dock valt att främst titta på förändringen av regelverket gällande cabotageregler. Det finns två motiv för att tillåta cabotagetransporter. Dels för att öka effektiviteten i marknaden genom att minska antalet tomtransporter och optimera fyllnadsgraden, dels för att skapa en inre marknad. Om utvecklingen av den inre marknaden vore huvudsyftet ligger det nära till hands att förespråka att kravet på att cabotaget är kopplat till en internationell transport plockas bort, men med en begränsning av antalet dagar per år sådana transporter kan utföras.

I flera medlemsstater finns det dock en oro för hur en sådan liberalisering skulle påverka konkurrenssituationen gentemot det egna landets åkerier, men också en oro för arbetsförhållandena för de utländska chaufförerna.

I Kommissionens förslag kvarstår kravet att de tillfälliga inrikestransporterna ska ske i samband med en internationell transport. Förslaget innebär visserligen en förenkling genom att begränsningen till maximalt tre inrikestransporter plockas bort. Samtidigt stramas reglerna åt genom att det maximala antalet dagar under vilket en sådan transport får utföras minskas från 7 till 5 dagar. Förslaget innebär att reglerna förenklas något vilket i sig är positivt.

Det finns farhågor om att utländska åkerier använder nuvarande cabotageregler för att upprätta en permanent inrikestrafik i bland annat Sverige. Trafikanalys statistik visar att trots att Sverige tillhör de länder med högst andel cabotage inom EU utgör cabotagetransporterna endast 1,1 procent av *antalet* inrikes transporter i Sverige och 3,3 procent av transportarbetet som genereras vid inrikes transporter. Med nuvarande regelverk

skulle andelen teoretiskt maximalt kunna öka till 7,1 procent av antalet inrikes transporter. I praktiken försvåras detta av att utländska lastbilar vid cabotagetransporter endast har möjlighet att transportera vissa varuslag, sådana som inte kräver specialanpassning av lastbilen. Trafikanalys har inte gjort någon ingående analys av Kommissionens förslag, men bedömer att det vore helt uteslutet att andelen cabotagetransporter skulle närma sig det teoretiskt maximala. Förslaget torde också underlätta kontroll och därmed minska eventuellt olagligt cabotage.

Trafikanalys har analyserat andra regelförändringar som syftar till att försvåra att cabotagereglerna används för att bedriva inrikestrafik i Sverige. Det visar sig att även med en begränsning av antalet cabotageperioder per år och medlemsstat är det möjligt för en transportör med flera lastbilar att utnyttja reglerna och upprätthålla inrikestrafiken i Sverige, även om det skulle bli svårare.

Ett alternativ till förändring av cabotagereglerna vore att endast tillåta cabotage-transporter efter inkommande bilaterala transporter. Det skulle sannolikt minska antalet cabotagetransporter i Sverige. Trafikanalys rekommenderar dock inte en sådan förändring då det skulle minska transportsystemets effektivitet.

Trafikanalys gör bedömningen att Kommissionens förslag kan behöva analyseras vidare ur ett regelförenklingsperspektiv. Det kan skönjas en motstridighet i att förslaget som är inriktat på förenkling och förtydligande samtidigt bedöms innebära ökande genomförande- och verkställighetskostnader för medlemsstaterna (ökande kontroller) och ökade driftskostnader för lätta fordon på 4 till 10 procent. Regelförenkling som leder till ökade administrativa kostnader är inte självklart trovärdig.

4. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (COM_2017_282_EN_ACTE_f)

Förslaget syftar till att stärka den inre marknaden och åstadkomma ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem genom att göra det enklare att hyra godsfordon utan förare. Det är visserligen redan möjligt med nuvarande lagstiftning, men med ändringsförslagen hoppas Kommissionen minska medlemsstaternas möjlighet att begränsa verksamheten. Medlemsstaterna kommer dock ha möjligheten att begränsa användningen av ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat till fyra månader. Begränsningen anses vara nödvändig för att undvika eventuell snedvridning av konkurrensen med tanke på de betydande skillnaderna i medlemsstaternas beskattning av vägfordon. Inom ramen för Eurovinjettdirektivet finns dock förslag att minska och på sikt fasa ut fordonsbeskattningen varför just detta problem torde minska över tid.

Trafikanalys saknar statistik över hur vanligt fenomenet med hyrda fordon utan förare är. Inom ramen för en omvärldsanalys som Trafikanalys genomfört har det emellertid identifierats ett växande intresse för leasing av tunga lastbilar.⁵ Vi vet också att det inom flyget är vanligt att hyra in flygplan för att parera tillfälliga förändringar i efterfrågan. Att använda hyrda fordon under efterfrågetoppar istället för att ha en stor egen fordonspark som står oanvänd delar av året skulle kunna bidra till en effektivisering av fordonsanvändningen och därmed av transportsystemet.

Baksidan är att det byggs in förutsättningar för regelverkskonkurrens så länge som fordonsbeskattningen skiljer sig åt mellan olika medlemsstater (även om möjligheten begränsas av fyramånadersbegränsningen). Det finns också en risk i att fasa ut fordonskatten och därmed avhända sig detta styrmedel. Fordonskatten kan vara en metod att fånga miljöeffekter i fordonens livscykel som inte träffas av andra styrmedel. Samtidigt finns det en logik i att fordonskatten sänks om andra skatter ökas (jämför resonemanget ovan under Fordonsbeskattning).

5. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter (COM_2017_277_EN_ACTE_f)

Bakgrunden till förslagen är att förordningen om körtid endast delvis varit effektiv när det gäller att förbättra arbetsvillkoren för förare och säkerställa rättvis konkurrens mellan operatörer. De största problemen är kopplade till brister i själva reglerna, men även till ett otillräckligt genomförande av reglerna och en oförmåga att tillgodose de framväxande sociala och marknadsmässiga utmaningar som sektorn möter. Medlemsstaterna genomför och kontrollerar efterlevnaden på olika sätt.

Trafikanalys fokuserar i första hand på den del som gäller kör- och vilotider. Förändringen består i att veckovilan får tas ut på ett mer flexibelt sätt över en period på fyra på varandra följande veckor, samtidigt som det säkerställs att kompensationen för reducerad veckovila tas ut i anknytning till en normal veckovila och inom tre veckor. Förändringen påverkar inte de nuvarande kraven om maximal daglig körtid och körtid per vecka.

Trafikanalys hade hellre sett ett rejält omtag när det gäller reglerna för kör- och vilotider. Idag regleras omfattningen av raster, dygnsvila och veckovila, samt maximal körtid. Det betyder att även arbetstiden regleras indirekt. Problemet är *inte* att företagen får för lite tid för körning och för mycket raster, utan att regelverket är onödigt komplicerat.

⁵ Trafikanalys Rapport 2017:8, s. 59.

Komplexiteten uppstår genom att både körtid och vilotid samt raster regleras, vilket ger en krånglig summa av direkta och indirekta effekter.

När det gäller de konkreta förslagen från Kommissionen har Trafikanalys svårt att se nyttan med förslaget att utöka möjligheten till reducerad veckovila (artikel 8.6). Problemet med dagens reglering är inte att antalet möjliga timmar bakom ratten blir för få, utan att regelverket blir svåröverskådligt. Kommissionens förslag tar inte tag i det problemet.

Ett alternativ vore att ersätta artikel 6 till 8 med en regel för enbart körtid: Förslagsvis maximal körtid på 10 timmar per 24-timmarsperiod, 60 timmar per vecka samt maximalt 90 timmar per två veckor. Förslaget innebär att en förare inte kan köra för länge per dygn och maximalt 6 dagar per vecka samtidigt som det blir maximalt 9 dagar i sträck.

6. Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU när det gäller utstationering av förare i vägtransportsektorn (COM_2017_278_EN_ACTE_f)

Bakgrunden till ändringsförslagen är att bestämmelserna om utstationering och de administrativa kraven inte anses vara lämpliga för den mycket mobila karaktären hos det arbete som utförs av förare vid internationella vägtransporter. Detta påstås orsaka oproportionerliga regelbördor för operatörer och skapar omotiverade hinder för att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster. Målsättningen är att säkerställa en balans mellan tillfredsställande arbetsförhållanden för förare och frihet för operatörer att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster.

Förslaget fastställer kortaste utstationeringsperiod till 3 dagar under en kalendermånad vars underskridande innebär att värdmedlemsstatens regler om minimilön och betald årlig semester inte ska tillämpas på internationella vägtransporter.

Observera att ovanstående tidströskel, enligt direktivet, inte gäller för cabotagetransport eftersom hela transporten äger rum i en medlemsstat. Det skulle i så fall medföra att den minimilön och det minsta antal betalda semesterdagar som gäller i värdmedlemsstaten tillämpas på cabotagetransporter oberoende av frekvensen och varaktigheten för de transporter som utförs av en förare. Vi ställer oss frågande om detta verkligen är Kommissionens syn. Sannolikt skulle det medföra att attraktiviteten i att utföra cabotage-transporter försvinner, vilket i förlängningen skulle medföra ökade tomtransporter och minskad effektivitet i transportsystemet. Dessutom verkar det administrativt komplicerat att olika villkor ska gälla för internationella transporter respektive cabotagetransporter.

En mer generell fråga rörande mobilitetspaketet är graden av gemenskapsintresse rörande kontroller. Att reglera omfattningen av medlemsstaters kontroller av

regelefterlevnad innebär att medlemsstaternas handlingsfrihet, att själva avgöra hur polisens (eller motsvarande) resurser används på bästa sätt – nu och inom överskådlig framtid. Om kontrollerna i första hand görs för EUs gemensamma nytta kan det vara motiverat. Innebär mer kontroller i våra grannländer att trafiksäkerhet, goda arbetsvillkor och rättvis konkurrens väsentligen främjas också i vårt land? Om så inte är fallet – vad är då den gemensamma nyttan?

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande. Backa Fredrik Brandt har varit föredragande. Anders Ljungberg, Björn Olsson och avdelningschef Gunnar Eriksson har deltagit i beredningen.

Brita Saxton
Generaldirektör