

Näringsdepartementet  
[n.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:n.remissvar@regeringskansliet.se)  
[catherine.versini.bovin@regeringskansliet.se](mailto:catherine.versini.bovin@regeringskansliet.se)

Stockholm 2022-01-24

Ref N2021/02580

## **Remissvar av betänkandet Enklare regelverk för mikroföretagande och en modernare bokföringslag (SOU 2021:60)**

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation inom Svenskt Näringsliv för stora delar av transportsektorn. Vi har drygt 9000 medlemmar som sysselsätter omkring 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige. Vi tackar för möjligheten att lämna synpunkter på rubricerat ärende.

Enklare regelverk för företag är av stor betydelse för transportföretag som verkar på en internationell marknad. Regelbördan påverkar därmed direkt svenska transportföretags konkurrenskraft. När Sverige väljer att överimplementera EU-regelverk i införandet eller tillämpningen jämfört med andra EU-länder så påverkar det svenska företags konkurrenskraft negativt.

### **Betänkandet i korthet**

Utredningen uppdrag består i huvudsak av tre delar. Det handlar om enklare regelverk för mikroföretagande, modernisering av bokföringslagen och tydligare regler för kombiuppdrag.

Syftet med den första delen i uppdraget – enklare regelverk för mikroföretagande – är att identifiera särskilt betungande regelverk för mikroföretag och lämna förenklingsförslag på sådana regelverk, att lämna förslag på förenklningar i myndigheters tillämpning av olika regelverk samt att lämna förslag på en process för att löpande identifiera och hantera framtida förenklingsbehov. Med mikroföretagande menas, enligt utredningens direktiv, företag som har högst tio anställda och som har antingen en balansomsättning under 2 miljoner euro eller en omsättning som är mindre än 2 miljoner euro.

Syftet med uppdraget är att stärka svensk konkurrenskraft genom att förenkla för berörda företag och att ge bättre förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag.

Vi kommer i vårt remissvar att lämna synpunkter på den första delen, men ansluter i helhet till Svenskt Näringslivs och Näringslivets regelnämnds remissvar och förslag i alla tre delar.



## **Transportföretagens synpunkter**

### *Inledande synpunkter*

Transportföretagen är överlag positiv till förslagen i utredningen och anser att utredningen har fullgjort sitt uppdrag på ett väldigt bra sätt. Om regeringen vill förbättra dagens regelprocess så har de nu ett konkret förslag. Transportföretagen har haft kontakt med utredningen under arbetets gång, särskilt för att diskutera regelförenklingsförslag gällande kör- och vilotider, men även allmänt om regelprocessen. Det har varit slående hur dåliga förutsättningar utredaren och sekretariatet har haft, med oklara besked om tid och resurser. Man får hoppas att detta inte kan sägas spegla Näringsdepartementets syn på betydelse av regelförbättringsfrågor.

Vi kommenterar nedan särskilt några av förslagen i betänkandet.

### *Förenklade regelverk för mikroföretagande – utgångspunkter för förslag till förenklingar (avsnitt 4)*

#### *Varningar i kör- och vilotidsregelverket (avsnitt 4.2.3)*

Transportföretagen tillstyrker förslaget. Det är ett sätt att förhoppningsvis kunna minska antalet fall där bussföretag och åkerier får betala flera hundratusentals kronor i sanktionsavgift för ofta rena handhavandefel av förarna eller för att fordonen t.ex. flyttas på terminal- och depåområden. Överträdelserna innebär ytterst sällan att förarna har kört för länge eller vilat för kort tid. De företag som haft en företagskontroll vet hur svårt det är att klara sig igenom en kontroll utan sanktionsavgift. Ett bussföretag vittnar t.ex. om att de har flera anställda som på heltid dokumenterar bussarnas rörelser in och ut från depåer för att vid en kontroll kunna visa att rörelserna är undantagna.

Möjligheten till varning kan innebära en mer rimlig ordning där företagen får en möjlighet att rätta till brister i rutiner med mera som handlar om rena handhavandefel, innan sanktionsavgift tas ut. Ett system med varningar skulle också kunna bidra till att öka kontrollsystemets legitimitet, något som Transportföretagen anser är ytterst angeläget.

Förslaget i denna del innebär att varningssystem införs i förhållande till transportföretagen. Om en överträdelse inte är så allvarlig att sanktionsavgift måste påföras ska Transportstyrelsen i stället meddela transportföretaget en varning. Vid prövningen av frågan om varning ska meddelas ska bl.a. de omständigheter som räknas upp i 9 kap. 11 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. beaktas. Det ska också beaktas om överträdelserna är av ringa art. Det ska även särskilt beaktas om den avgiftsskyldige tidigare har meddelats en varning för en överträdelse av samma slag. En varning ska få meddelas för flera överträdelser gemensamt.

Utredningen bedömer att detta skulle förenkla för transportföretagare, sänka deras kostnader, och att reglerna i detta fall skulle överensstämma bättre med proportionalitetsprincipen. Förslaget var att reglerna skulle träda i kraft den 30 december 2021, alternativt den 1 maj 2022. Varningssystemet bedöms kunna bidra till väsentliga förenklingar för en stor mängd små företag. De har också lämnat förslag på ytterligare förenklingar av regelverk, som de bedömer bör beredas eller utredas ytterligare.

Förslaget om ett system med varning istället för sanktionsavgift för överträdelser av kör- och vilotider var även ett förslag i Tillväxtverkets rapport Förenklingsresan<sup>1</sup>. Transportstyrelsen har i tidigare regeringsuppdrag (2015<sup>2</sup>, 2016<sup>3</sup> och 2017<sup>4</sup>) utrett frågan om ett varningssystem, som bl.a. finns i Danmark. Transportstyrelsen landade ursprungligen i att frågan om varningssystem var intressant och borde utredas närmare. I rapporten från 2017 landar dock myndigheten slutligen i att systemet inte bör införas. Myndigheten förutsätter dock att en uppföljande kontroll efter en varning behöver ske inom relativ kort tid, vilket skulle innebära att färre företag totalt sett blir föremål för kontroll om inte resurser tillförs kontrollverksamheten. Vi tycker inte detta behöver vara nödvändigt och i vart fall inte i alla ärenden.

Myndigheten framförde även att en varning istället för sanktionsavgift vid ett första kontrolltillfälle kunde minska incitamenten för företagen att förhindra överträdelser innan de kontrollerats första gången. Företagen kan då beakta att de antagligen inte skulle behöva betala några sanktionsavgifter för överträdelser vid ett första kontrolltillfälle, om det inte handlar om många överträdelser eller mycket eller synnerligen allvarliga. Att införa en varning i stället för sanktionsavgift skulle alltså kunna ha en negativ inverkan på regelefterlevnaden; det skulle i vart fall knappast ha någon positiv inverkan. Denna argumentation är enligt vår uppfattning verklighetsfrånvärd. Att företagen medvetet skulle låta bli att följa kör- och vilotider för att de skulle ha möjlighet till en varning istället för sanktionsavgift är inte rimligt och överensstämmer inte med vår bild av hur seriösa aktörer bedriver verksamhet. Och företag som struntat i att försöka skapa fungerande rutiner bör rimligen inte komma undan med en varning.

Sammantaget ansåg Transportstyrelsen att nackdelarna med ett varningssystem överväger. För att öka sanktionssystemets flexibilitet och proportionalitet utan att regelefterlevnaden försämrans ansågs det mer ändamålsenligt att utöka möjligheten att sätta ned eller efterge avgiften i vissa fall. En ny oskälighetsbestämmelse infördes i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider i mars 2018.

Hur ser det då ut i statistiken för företagskontrollerna för 2020 och 2021, dvs. 2-3 år efter införandet av oskälighetsbestämmelsen? Bestämmelsen har använts, men även att företaget har ansetts gjort vad som ankommer på dem och därmed befriats från sanktionsavgiften. Under 2020 och 2021 genomfördes 164 respektive 132 företagskontroller. Av dessa ansågs 15 företag helt eller delvis uppfyllt sitt ansvar att hindra överträdelser under 2020. För 2021 var det 6 företag. Det var 12 respektive 10 företag som en nedsättning av sanktionsavgiften för oskälighet.

Det är positivt att Transportstyrelsen numera använder möjligheten till nedsättning av sanktionsavgiften. Det är fortfarande ett oflexibelt system med höga sanktionsavgifter. De vanligaste överträdelserna är fortfarande rena handhavandefel av färdskrivarna. Transportföretagen har t.ex. i oktober 2020 gjort en hemställan till infrastrukturdepartementet om att ta bort överträdelserna benämnda H19 (otillåtet kortuttag) från bilagan till förordningen 2004:865. Överträdelserna innebär en sanktionsavgift om 500 kr varje gång en förare tar ut förarkortet och av någon anledning återkommer till samma fordon samma arbetsdag utan att

<sup>1</sup> [Slutrapport - Förenklingsförslag.pdf \(tillvaxtverket.se\)](#)

<sup>2</sup> [tsg-2014-1361-utvardering-av-kor-och-vilotider.pdf \(transportstyrelsen.se\)](#)

<sup>3</sup> [delrapport-2-mindre-avvikelser-kov.pdf \(transportstyrelsen.se\)](#)

<sup>4</sup> [delrapport-2-tsv-2015-3533.pdf \(transportstyrelsen.se\)](#)

någon annan använt fordonen under tiden. Om inte företaget för varje tillfälle kan visa varför ett kortuttag gjordes. Vilket är vanligt på terminaler och depåer då fordon lastas eller tvättas. Transportstyrelsen uppfattning är vidare att överträdelsen inte krävs enligt EU-regelverket. Trots detta finns den fortfarande kvar. Detta är ett exempel på hur svårt det är få till en regelförbättring och borttagande av en överimplementering trots uppbackning av relevant myndighet.

## *Förenklningar i myndigheters tillämpning av olika regelverk (avsnitt 5)*

Ett av förslagen är att regeringen, i utvalda myndigheters regleringsbrev och instruktioner, skriver in att myndigheterna varje år ska ta fram **en plan för regelförenklingsarbetet**. Effekterna och utfallen av arbetet ska redovisas varje år.

Transportföretagen tillstyrker förslaget. Vår bedömning är att förslaget kan ge ytterligare fokus och prioritet på regelförenklingsarbete på myndigheterna.

Ett annat förslag är att myndigheter ska få i uppdrag ta fram **handläggnings- och servicegarantier** för sin verksamhet.

Transportföretagen tillstyrker detta, men anser att förslaget bör förtydligas kring vad som händer om handläggningsgarantin inte upprätthålls i det konkreta ärendet.

Ett annat förslag är att regeringen bör tillsätta en utredning om hur **kommunallagen kan uppdateras** för att förtydliga hur kommunernas ska arbeta för att bidra till att de förenklingspolitiska målen uppnås. Utredningen ska även ge förslag på hur tillämpningen av service- och rådgivningsskyldigheten i förvaltningslagen kan förtydligas.

Transportföretagen tillstyrker förslaget. Kommunerna ansvarar för en stor del av den myndighetsutövning som direkt påverkar företagen och upprepade undersökning av bland annat Svenskt Näringsliv och NNR visar att det finns betydande skillnader i hur arbetet utförs, inte minst när det gäller att förenkla och underlätta för företag. Som ett exempel kan nämnas frågan om hantering av toalettavfall från fartyg. Enligt EU-lagstiftning är hamnarna skyldiga att ta emot avfallet från företagen, utan att ta ut en särskild avgift för detta. Kommunernas avfallsanläggningar är sedan skyldiga att i sin tur ta emot avfallet från hamnarna mot en avgift. Men trots det vägrar vissa kommuner. Det är ett exempel på hur företag kan hamna i kläm.

Utredningen föreslår vidare att regeringen ska ge **Tillväxtverket och Transportstyrelsen i uppdrag**, som Tillväxtverket samordnar, att utföra en behovsanalys för att ringa in vilka de upplevda problemen är för mikroföretag inom transportbranschen. Myndigheterna ska konkretisera förenklingsbehov samt ge förslag på åtgärder för hur de kan genomföras på kort respektive lång sikt (avsnitt 5.8.5)

Transportföretagen tillstyrker förslaget. Som nämnts ovan gick Transportföretagen in med en hemställan om borttagande av en överträdelse inom kör- och vilotider som inte är ett krav enligt EU-regelverket. Men 1,5 år senare så är det fortfarande ändrat. Det är exempel på hur svårt det är att få till en ändring i konkurrens med andra frågor som ska hanteras hos Regeringskansliet och myndigheterna. Det är viktigt att underlätta med råd och stöd för seriösa företag att göra rätt. Det ska vara lätt att göra rätt.

## *En process för att hantera förenklingsbehov (avsnitt 6)*

Utredningen föreslår **en tydlig och sammanhållen process** bör inrättas för att omhänderta förenklingsbehov för företag och säkra att regelgivningen utgår från proportionalitetsprincipen, och säkra företagens tillväxt, konkurrenskraft, och innovationsförmåga. Den sammanhållna processen bör innefatta bl.a.

- ex-ante utvärderingar i samband med det ursprungliga beslutet om att inrätta en regel,
- påkallade löpande analyser då en existerande regel inte upplevs fylla sitt syfte eller motsvara proportionalitetsprincipen,
- systematiska planerade och genomförda ex-post utvärderingar när en regel använts en period.

Transportföretagen tillstyrker förslagen. Regelförenkling är en pågående process som bör genomsyra arbetet inom Regeringskansliet och på myndigheterna, inte bara vid införlivande eller införande av regelverk utan även vid tillämpning. Om t.ex. myndigheter upptäcker att den svenska tolkningen av EU-regelverket är annorlunda än andra medlemsstater (så kallade ”neighbour checks”/grannkontroller), vilket orsakar svenska företag konkurrensnackdelar, behöver det omedelbart ses över för att bedöma om regeln kan tas bort eller tillämpningen förändras. Det bör också tydliggöras att myndigheternas tjänstemän som deltar i arbete inom EU behöver ha ett helikopterperspektiv och kan ta in aspekter utöver sitt specialområde. Av detta följer krav på beredning av en instruktion och samråd med berörda aktörer.

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*

Tina Thorsell, samhällspolitisk chef

Susanne Karlsson, biträdande samhällspolitisk chef