

Promemoria

Kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian, som har utarbetats inom Infrastrukturdepartementet, lämnas förslag till ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Ändringarna kompletterar förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, som ändrats genom förordning (EU) 2020/1054.

De bestämmelser som föreslås avser framför allt ansvar för förare och transportföretag vid överträdelser av de nya regler om kör- och vilotider som införts på EU-nivå. Vidare föreslås att det ska bli möjligt att påföra utländska transportföretag sanktionsavgifter vid överträdelser genom att det införs bestämmelser om att polisman och bilinspektör ska besluta om förskott för sådana avgifter vid en vägkontroll.

Förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2021.

Innehållsförteckning

1	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.....	3
2	Reglering av kör- och vilotider samt färdskrivare.....	32
2.1	Nya regler på EU-nivå.....	32
2.2	Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.	33
2.3	Aktuella frågor som inte behandlas i promemorian – behov av förenklingar.....	34
3	Nya bestämmelser som kompletterar EU-regelverket.....	35
3.1	Ansvarsbestämmelser och sanktionsavgifter.....	35
3.2	Förskott för sanktionsavgifter	44
3.3	Övriga ändringar	49
3.4	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	52
4	Konsekvenser.....	53

1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

dels att 5 kap. 1 och 3 §§, 8 kap. 1 §, 9 kap. 1–5, 7, 7 a och 9 §§, 10 kap. 5 § och bilagan ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 6 kap. 3 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

1 §¹

Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 26.1, 26.7, 28.1, 29.2 och 29.4 i förordning (EU) nr 165/2014 och ska fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 26.4, 30 och 31.

Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 26.1, 26.7, 26.7a, 28.1, 29.2 och 29.4 i förordning (EU) nr 165/2014 och ska fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 26.4, 30 och 31.

3 §

Ett förarkort, ett företagskort *och* ett kontrollkort är giltigt i fem år. Ett verkstadskort är giltigt i ett år.

Ett förarkort *och* ett företagskort är giltigt i fem år. *Ett kontrollkort är giltigt i två år.* Ett verkstadskort är giltigt i ett år.

Ett färdskrivarkort som är omhändertaget eller återkallat gäller inte.

6 kap.

3 §

Bevis på att kostnaderna för inkvartering utanför fordonet har betalats av transportföretaget i enlighet med artikel 8.8 andra stycket i förordning (EG) nr 561/2006 ska bevaras i minst ett år och ska på begäran göras tillgängliga för behörig kontrolltjänsteman.

¹ Senaste lydelse 2016:1106.

8 kap.

1 §²

Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 22.2 och 22.3 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 40 i förordning (EU) nr 165/2014 och ska fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 17.2 i förordning (EG) nr 561/2006.

Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 22.2 och 22.3 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 40 i förordning (EU) nr 165/2014 och ska fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 17.2 och 22.1 i förordning (EG) nr 561/2006.

9 kap.

1 §³

Till böter döms den som uppsåtligen hindrar eller försvårar en kontroll enligt denna förordning eller bryter mot artikel 32.3 i förordning (EU) nr 165/2014, i den ursprungliga lydelsen.

Till böter döms den som uppsåtligen hindrar eller försvårar en kontroll enligt denna förordning eller bryter mot artikel 32.3 i förordning (EU) nr 165/2014, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054.*

2 §⁴

Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktamhet

1. lämnar oriktig uppgift i en ansökan om typgodkännande, eller
2. bryter mot förbud som meddelats enligt artikel 16.4 i förordning (EU) nr 165/2014, *i den ursprungliga lydelsen.*

2. bryter mot förbud som meddelats enligt artikel 16.4 i förordning (EU) nr 165/2014, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054.*

Ansvar enligt första stycket 1 inträder inte om den oriktiga uppgiften saknat betydelse för frågan om typgodkännande eller om uppgiften i övrigt inte varit ägnad att vilseleda.

3 §⁵

Till penningböter döms den som utan lov uppsåtligen avlägsnar plomberingar av färdskrivarutrustning enligt artikel 22.5 i förordning (EU) nr 165/2014.

Till penningböter döms den som utan lov uppsåtligen avlägsnar plomberingar av färdskrivarutrustning enligt artikel 22.5 i förordning (EU) nr 165/2014, *i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054.*

² Senaste lydelse 2016:1106.

³ Senaste lydelse 2017:849.

⁴ Senaste lydelse 2017:849.

⁵ Senaste lydelse 2016:1106.

4 §⁶

Till penningböter döms den medlem av en fordonsbesättning som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot artikel 5.1 i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) nr 165/2014.

Till penningböter döms den medlem av en fordonsbesättning som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot artikel 5.1 i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054.

5 §⁷

Till penningböter döms den förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. artikel 6, 7, 8.2 eller 8.5–8.6a första stycket i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EG) nr 165/2014, eller

1. artikel 6, 7, 8.2, 8.5–8.6a första stycket, 8.8 första stycket eller 12 tredje stycket i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054, eller

2. Artikel 3.1, 27.2, 32.1, 33.1 tredje stycket, 34, 36.1, 36.2, 37.1 andra stycket eller artikel 37.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i den ursprungliga lydelsen.

2. Artikel 3.1, 27.2, 32.1, 33.1 tredje stycket, 34, 36.1, 36.2, 37.1 andra stycket eller artikel 37.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054.

Bestämmelser om att påföra sanktionsavgift för vissa överträdelser som har begåtts utanför Sverige finns i 9 §.

7 §⁸

Sanktionsavgift ska påföras det transportföretag som bryter mot

1. artikel 10.1, 10.2 eller 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) nr 165/2014,

1. artikel 8.8 andra stycket, 8.8a, 10.1, 10.2 eller 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054,

2. artikel 33.1 första och andra stycket eller 37.1 första stycket i förordning (EU) nr 165/2014, i den ursprungliga lydelsen,

2. artikel 33.1 första och andra stycket eller 37.1 första stycket i förordning (EU) nr 165/2014, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054,

3. artikel 33.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i den ursprungliga lydelsen, eller

3. artikel 33.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054, eller

4. 5 kap. 7 § i fråga om företagskort.

Sanktionsavgift enligt första stycket 3 och avsnitt 2 i bilagan ska påföras bara om kontrollmyndigheten inte har fått del av efterfrågade uppgifter i sådan grad, eller om uppgifterna varit så bristfälliga att en företagskontroll inte har kunnat genomföras. I fråga om den totala avgiftens storlek för överträdelsen ska 10 kap. 3 § andra stycket 2 och tredje stycket tillämpas.

⁶ Senaste lydelse 2017:849.

⁷ Senaste lydelse 2017:849.

⁸ Senaste lydelse 2017:1154.

Transportföretagets ansvar gäller även överträdelse enligt första stycket 1 som har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz. Sanktionsavgift ska inte påföras om en sanktion tidigare beslutats för överträdelsen.

7 a §⁹

Sanktionsavgift ska påföras den näringsidkare som bryter mot

1. artikel 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) nr 165/2014,	1. artikel 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054,
2. artikel 22.1 eller 22.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i den ursprungliga lydelsen,	2. artikel 22.1 eller 22.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054,
3. 5 kap. 6 §, eller	
4. 5 kap. 7 § i fråga om verkstadskort.	

Näringsidkarens ansvar gäller även överträdelse enligt första stycket 1 som har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz. Sanktionsavgift ska inte påföras om en sanktion tidigare beslutats för överträdelsen.

9 §¹⁰

Sanktionsavgift ska påföras den förare som har brutit mot artikel 6, 7, 8.2 eller 8.5–8.6a första stycket i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) nr 165/2014, om överträdelsen har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz och överträdelsen upptäcks i Sverige. Sanktionsavgiften ska inte påföras om en sanktion tidigare har beslutats.	Sanktionsavgift ska påföras den förare som har brutit mot artikel 6, 7, 8.2, 8.5–8.6a första stycket, 8.8 första stycket eller 12 tredje stycket i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054, om överträdelsen har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz och överträdelsen upptäcks i Sverige. Sanktionsavgiften ska inte påföras om en sanktion tidigare har beslutats.
---	--

⁹ Senaste lydelse 2017:849.

¹⁰ Senaste lydelse 2017:849.

10 kap.

5 §

Om den som enligt 9 kap. 9 § ska påföras sanktionsavgift inte har hemvist i Sverige ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Om den som enligt 9 kap. 7 § första stycket 1, 8 och 9 §§ ska påföras sanktionsavgift inte har hemvist i Sverige ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Förskottet ska beräknas enligt 3 §.

Förskottet ska betalas till Polismyndigheten.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 maj 2021.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelse som ägt rum före ikraftträdandet.

Nuvarande lydelse

1. Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 7–9 §§

Överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse		Avgift i kronor per allvarlighetsgrad (*)			
				SAÖ	MAÖ	AÖ	MÖ
A	Besättning						
A1	Artikel 5.1	Lägsta ålder för konduktörer respekteras inte				1 000	
B	Körtider						
B1	Artikel 6.1	Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs, om en förlängning till 10 timmar inte medgetts	9 tim <...< 10 tim				500
B2			10 tim ≤...< 11 tim			1 000	
B3			11 tim ≤...< 12 tim För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 500 kr.		4 000		
B4		Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller utan viloperiod om minst 4,5 timmar	13 tim 30 min ≤... 14 tim 30 min och ingen rast/vila För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr	8 000			

B5		Den dagliga körtiden (10 timmar)	10 tim <...< 11 tim				500
B6		överstigs, om förlängning medgetts	11 tim ≤...< 12 tim			1 000	
B7			12 tim ≤...< 13 tim		4 000		
			För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 500 kr				
B8		Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller viloperiod om minst 4,5 timmar	15 tim ≤... < 16 tim och ingen rast/vila	8 000			
			För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr				
B9	Artikel 6.2	Körtiden under en vecka överstigs	56 <...< 60 tim				500
B10						1 000	
B11					4 000		
B12							
		Körtiden under en vecka överstigs med 25 % eller mer	70 tim ≤...< 74 tim	8 000			
			För varje ytterligare påbörjad period om 4 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr				

B13	Artikel 6.3	Den sammanlagda körtiden överstigs under två på varandra följande veckor	90 tim <...< 100 tim				500
B14			100 tim ≤...< 105 tim			1 000	
B15			105 tim ≤...< 112 tim 30 min		4 000		
B16		Den sammanlagda körtiden överstigs med 25 % under två på varandra följande veckor	112 tim 30 min ≤ 122 tim 30 min För varje ytterligare påbörjad period om 10 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr	8 000			
C	Raster						
C1	Artikel 7	Den oavbrutna körtiden på 4,5 timmar överstigs före rast	4 tim 30 min <...< 5 tim				500
C2			5 tim ≤...< 6 tim			1 000	
C3			6 tim ≤...< 6 tim 30 min För varje ytterligare påbörjad period om 30 min som gränsen överskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
D	Viloperioder						
D1	Artikel 8.2	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 11 timmar), om reducerad dygnsvila inte medgetts	10 tim ≤...< 11 tim				500
D2			8 tim 30 min ≤...< 10 tim			1 000	
D3			8 tim ≤...< 8 tim 30 min För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim		4 000		

			som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr				
D4		Otillräcklig reducerad	8 tim \leq ... < 9 tim				500
D5		dygnsvila (mindre än 9 timmar), om	7 tim \leq ... < 8 tim			1 000	
D6		reducerad dygnsvila medgetts	6 tim \leq ... < 7 tim För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
D7		Otillräcklig uppdelning av dygnsvilan	3 tim + [8 tim \leq ... < 9 tim]				500
D8		(mindre än 3+9 timmar)	3 tim + [7 tim \leq ... < 8 tim]			1 000	
D9			3 tim + [6 tim \leq ... < 7 tim] För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
D10	Artikel 8.5	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 9 timmar) vid	8 tim \leq ... < 9 tim				500
D11		multibemannning	7 tim \leq ... < 8 tim			1 000	
D12			6 tim \leq ... < 7 tim För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar		4 000		

			avgiften med 500 kr				
D13	Artikel 8.6	Otilräcklig reducerad veckovila (mindre än 24 timmar)	22 tim \leq ...< 24 tim				500
D14			20 tim \leq ...< 22 tim			1 000	
D15			18 tim \leq ...< 20 tim För varje ytterligare påbörjad period om 2 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
D16		Otilräcklig veckovila (mindre än 45 timmar), om reducerad veckovila inte medgetts	42 tim \leq ...< 45 tim				500
D17			36 tim \leq ...< 42 tim			1 000	
D18			33 tim \leq ...< 36 tim För varje ytterligare påbörjad period om 3 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
D19		Veckovila som inleds senare än sex på varandra följande 24-timmarsperioder efter föregående veckovila	...< 3 tim				500
D20	3 tim \leq ...< 12 tim				1 000		
D21	12 tim \leq ...< 15 tim För varje ytterligare påbörjad period om 3 tim som gränsen underskridits ökar			4 000			

			avgiften med 500 kr				
E	Undantaget avseende 12 dagar						
E1	Artikel 8.6a	Veckovila som inleds senare än tolv på varandra följande 24- timmarsperioder efter föregående normala veckovila	... < 3 tim				500
E2			3 tim ≤ ... < 12 tim			1 000	
E3			12 tim ≤ ... < 15 tim För varje ytter- ligare påbörjad period om 3 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
E4	Artikel 8.6a b ii	Veckovila som tas ut efter tolv på varandra följande 24-timmars- perioder	65 tim < ... ≤ 67 tim			1 000	
E5			63 tim < ... ≤ 65 tim För varje ytter- ligare påbörjad period om 2 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
E6	Artikel 8.6a d	Körtid, under perioden 22.00– 06.00, på mer än tre timmar före rasten, om fordonet inte har haft fler än en förare	3 tim < ... < 4,5 tim			1 000	
E7			4,5 tim ≤ ... < 6 tim För varje ytter- ligare påbörjad period om 1 tim 30 min som gränsen under- skridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		

F		Arbetsorganisation				
F1	Artikel 10.1	Samband mellan betalning och tillrygg- lagd sträcka eller transporterad godsmängd		6 000		
F2	Artikel 10.2	Ingen eller felaktig organisation av förarens arbete, inga eller felaktiga instruktioner till föraren, med resultatet att lagen inte kan följas		6 000		
F3	Artikel 10.4	Inte tillsett att avtalade transporttidsscheman är förenliga med förordning (EG) nr 561/2006		6 000		
(*) SAÖ = Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse						

Överträdelser av förordning (EU) nr 165/2014

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse	Avgift i kronor per allvarlighetsgrad (*)			
			SAÖ	MAÖ	AÖ	MÖ
G		Installation av färdskrivare				
G1	Artik- larna 3.1 och 22.2	Typgodkänd färdskrivare har inte installerats och använts (t.ex. färdskrivare har inte installerats av montörer, verkstäder eller fordonstillverkare som godkänts av de behöriga myndigheterna i medlems- staterna, en färdskrivare används som inte försetts med nödvändig plombering eller fått plomberingen utbytt av en godkänd montör, verkstad eller fordonstillverkare eller en färdskrivare används utan installationsskylten)	20 000			

H						
Användning av färdskrivare, förarkort eller diagramblad						
H1	Artikel 23.1	Använder en färdskrivare som inte har besiktigats av en godkänd verkstad		2 000		
H2	Artikel 27	Föraren innehar eller använder fler än ett eget förarkort		6 000		
H3		Föraren framför fordonet med ett förfalskat förarkort	20 000			
H4		Föraren framför fordonet med ett förarkort som vederbörande inte är rättmätig innehavare av	20 000			
H5		Föraren framför fordonet med ett förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter eller falska handlingar	8 000			
H6	Artikel 32.1	Färdskrivaren fungerar inte korrekt (t.ex. på grund av bristfällig kontroll, kalibrering eller plombering)		4 000		
H7	Artik- larna 32.1 och 33.1	Färdskrivaren används på felaktigt sätt (t.ex. avsiktligt, frivilligt eller påtvingat missbruk, avsaknad av instruktioner om korrekt användning osv.)		4 000		
H10	Artikel 33.2	Företaget bevarar inte diagramblad, utskrifter och överförda uppgifter och sanktionsavgift enligt avsnitt 2 kan inte påföras.				
		Uppgifter saknas för en förare eller delvis för ett fordon. Uppgifter saknas helt för ett fordon.		6 000 20 000		

H11		<p>Registrerade och lagrade uppgifter ej tillgängliga i minst ett år och sanktionsavgift enligt avsnitt 2 kan inte påföras.</p> <p>Uppgifter saknas för en förare eller delvis för ett fordon.</p> <p>Uppgifter saknas helt för ett fordon.</p>		6 000		
				20 000		
H12	Artikel 34.1	Felaktig användning av diagramblad eller förarkort		4 000		
H13		Otillåtet avlägsnande av diagramblad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter		4 000		
H14		Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, och försvunna uppgifter		4 000		
H15	Artikel 34.2	Användning av smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort med oläsliga uppgifter		4 000		
H16	Artikel 34.3	Ingen manuell inmatning trots att detta krävs		2 000		
H17	Artikel 34.4	Fel diagramblad eller förarkort i fel kortplats (multibemannning)			1 000	
H18	Artikel 34.5	Felaktig användning av reglagen		2 000		
H19	Artikel 34.1	Otillåtet avlägsnande av blad eller förarkort, vilket inte påverkar registreringen av relevanta uppgifter				500
H20		Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda				500

		för, utan försvunna uppgifter				
H21	Artikel 34.2	Användning av smutsiga eller skadade blad eller förarkort, med läsliga uppgifter				500
I	Inlämning av uppgifter					
I1	Artikel 36	Vägran att kontrolleras		4 000		
I2		Kan inte uppvisa uppgifter från den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna		4 000		
I3		Kan inte uppvisa uppgifter om förarkort, om föraren innehar ett sådant		4 000		
I4		Kan inte uppvisa manuella uppgifter och utskrifter som gjorts den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna		4 000		
I5		Kan inte uppvisa förarkort, om föraren innehar ett sådant		4 000		
J	Fungerar inte på fullgott sätt					
J1	Artiklarna 37.1 och 22.1	Färdskrivaren ej reparerad av en godkänd montör eller verkstad		4 000		
J2	Artikel 37.2	Föraren för inte in all information för de tidsperioder som inte längre registreras när färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt		4 000		
K	Ifylld information					
K1	Artikel 34.6	Efternamn saknas på diagrambladet		2 000		

K2		Förnamn saknas på diagrambladet		2 000		
K3		Datum då användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas			1 000	
K4		Orten där användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas				500
K5		Registreringsnummer saknas på diagrambladet				500
K6		Vägmätarställning (start) saknas på diagrambladet			1 000	
K7		Vägmätarställning (slut) saknas på diagrambladet				500
K8		Tid för fordonbyte saknas på diagrambladet				500
K9	Artikel 34.7	Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren				500
(*) SAÖ = Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse						

Överträdelser av denna förordning

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse	Avgift i kronor
L	Färdskrivarutrustning m.m.		
L1	5 kap. 6 §	Inte upprättat förteckning över innehavare av verkstadskort	4 000
L2		Tilldelat montör mer än ett verkstadskort	4 000
L3		Kortet har brukats av någon annan än den som antecknats i förteckningen	4 000
L4	5 kap. 7 § andra stycket	Inte anmält stulet eller förkommit företagskort eller verkstadskort till Transportstyrelsen	4 000

2. Sanktionsavgift då företagskontroll inte har kunnat genomföras

Rättslig grund	Typ av överträdelse	Avgift i kronor per fordon som används i transportverksamhet som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006
Artikel 33.2 i förordning (EU) nr 165/2014	Inte iakttagit regler om att bevara, överlämna eller uppvisa diagramblad, kopierade uppgifter eller utskrifter för behörig kontrolltjänsteman (första tillfället) För varje ytterligare tillfälle, inom en tidsperiod på tre år från det att det första beslutet om sanktionsavgift vunnit laga kraft, då dessa regler inte iakttagits ökar avgiften per fordon med 20 000 kr.	20 000

1. Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 7–9 §§**Överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006**

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse		Avgift i kronor per allvarlighetsgrad (*)			
				SAÖ	MAÖ	AÖ	MÖ
A	Besättning						
A1	Artikel 5.1	Lägsta ålder för konduktörer respekteras inte				1 000	
B	Körtider						
B1	Artikel 6.1	Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs, om en förlängning till 10 timmar inte medgetts	9 tim <...< 10 tim				500
B2			10 tim ≤...< 11 tim			1 000	
B3			11 tim ≤...< 12 tim För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 500 kr.		4 000		
B4		Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller utan viloperiod om minst 4,5 timmar	13 tim 30 min ≤... 14 tim 30 min och ingen rast/vila För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr	8 000			
B5		Den dagliga körtiden (10 timmar)	10 tim <...< 11 tim				500

B6		överstigs, om förlängning medgetts	11 tim $\leq \dots < 12$ tim			1 000		
B7			12 tim $\leq \dots < 13$ tim För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000			
B8			Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller viloperiod om minst 4,5 timmar	15 tim $\leq \dots < 16$ tim och ingen rast/vila För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr	8 000			
B9	Artikel 6.2	Körtiden under en vecka överstigs	56 $< \dots < 60$ tim				500	
B10				60 tim $\leq \dots < 65$ tim			1 000	
B11				65 tim $\leq \dots < 70$ tim		4 000		
B12		Körtiden under en vecka överstigs med 25 % eller mer	70 tim $\leq \dots < 74$ tim För varje ytterligare påbörjad period om 4 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr	8 000				
B13	Artikel 6.3	Den sammanlagda körtiden överstigs under	90 tim $< \dots < 100$ tim				500	
B14				100 tim $\leq \dots < 105$ tim			1 000	

B15		två på varandra följande veckor	105 tim $\leq \dots < 112$ tim 30 min		4 000		
B16		Den sammanlagda körtiden överstigs med 25 % under två på varandra följande veckor	112 tim 30 min \leq 122 tim 30 min För varje ytterligare påbörjad period om 10 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr	8 000			
C	Raster						
C1	Artikel 7	Den oavbrutna körtiden på 4,5 timmar överstigs före rast	4 tim 30 min $< \dots <$ 5 tim				500
C2			5 tim $\leq \dots < 6$ tim			1 000	
C3			6 tim $\leq \dots < 6$ tim 30 min För varje ytterligare påbörjad period om 30 min som gränsen överskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
D	Viloperioder						
D1	Artikel 8.2	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 11 timmar), om reducerad dygnsvila inte medgetts	10 tim $\leq \dots < 11$ tim				500
D2			8 tim 30 min $\leq \dots <$ 10 tim			1 000	
D3			8 tim $\leq \dots < 8$ tim 30 min För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		

D4		Otillräcklig reducerad dygnsvila (mindre än 9 timmar), om reducerad dygnsvila medgetts	8 tim ≤... < 9 tim				500	
D5			7 tim ≤... < 8 tim			1 000		
D6			6 tim ≤... < 7 tim		4 000			
			För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr					
D7			Otillräcklig uppdelning av dygnsvilan (mindre än 3+9 timmar)	3 tim + [8 tim ≤... < 9 tim]				500
D8				3 tim + [7 tim ≤... < 8 tim]			1 000	
D9			3 tim + [6 tim ≤... < 7 tim]		4 000			
			För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr					
D10	Artikel 8.5	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 9 timmar) vid multibemanning	8 tim ≤... < 9 tim				500	
D11			7 tim ≤... < 8 tim			1 000		
D12			6 tim ≤... < 7 tim		4 000			
			För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr					
D13	Artikel 8.6	Otillräcklig reducerad	22 tim ≤... < 24 tim				500	

D14	veckovila (mindre än 24 timmar)	20 tim $\leq \dots < 22$ tim			1 000	
D15		18 tim $\leq \dots < 20$ tim För varje ytterligare påbörjad period om 2 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
D16	Otillräcklig veckovila (mindre än 45 timmar), om reducerad veckovila inte medgetts	42 tim $\leq \dots < 45$ tim				500
D17		36 tim $< \dots < 42$ tim			1 000	
D18		33 tim $\leq \dots < 36$ tim För varje ytterligare påbörjad period om 3 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
D19		... < 3 tim				500
D20	Veckovila som inleds senare än sex på varandra följande 24-timmarsperioder efter föregående veckovila	3 tim $\leq \dots < 12$ tim			1 000	
D21		12 tim $\leq \dots < 15$ tim För varje ytterligare påbörjad period om 3 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
E	Undantaget avseende 12 dagar					
E1	Veckovila som inleds senare än	... < 3 tim				500

E2	Artikel 8.6a	tolv på varandra följande 24- timmarsperioder efter föregående normala veckovila	3 tim \leq ... < 12 tim			1 000	
E3			12 tim \leq ... < 15 tim För varje ytter- ligare påbörjad period om 3 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
E4	Artikel 8.6a b ii	Veckovila som tas ut efter tolv på varandra följande 24-timmars- perioder	65 tim <... \leq 67 tim			1 000	
E5			63 tim <... \leq 65 tim För varje ytter- ligare påbörjad period om 2 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
E6	Artikel 8.6a d	Körtid, under perioden 22.00– 06.00, på mer än tre timmar före rasten, om fordonet inte har haft fler än en förare	3 tim <... < 4,5 tim			1 000	
E7			4,5 tim \leq ... < 6 tim För varje ytter- ligare påbörjad period om 1 tim 30 min som gränsen under- skridits ökar avgiften med 500 kr		4 000		
F	Arbetsorganisation						
F1	Artikel 10.1	Samband mellan betalning <i>och</i> <i>leveranstid</i> , tillryggalagd sträcka eller transporterad godsmängd			6 000		

F2	Artikel 10.2	Ingen eller felaktig organisation av förarens arbete, inga eller felaktiga instruktioner till föraren, med resultatet att lagen inte kan följas		6 000		
F3	Artikel 10.4	Inte tillsett att avtalade transporttidsscheman är förenliga med förordning (EG) nr 561/2006		6 000		
(*) SAÖ = Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse						

Överträdelser av förordning (EU) nr 165/2014

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse	Avgift i kronor per allvarlighetsgrad (*)			
			SAÖ	MAÖ	AÖ	MÖ
G	Installation av färdskrivare					
G1	Artiklarna 3.1 och 22.2	Typgodkänd färdskrivare har inte installerats och använts (t.ex. färdskrivare har inte installerats av montörer, verkstäder eller fordonstillverkare som godkänts av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna, en färdskrivare används som inte försetts med nödvändig plombering eller fått plomberingen utbytt av en godkänd montör, verkstad eller fordonstillverkare eller en färdskrivare används utan installationsskylten)	20 000			

H						
Användning av färdskrivare, förarkort eller diagramblad						
H1	Artikel 23.1	Använder en färdskrivare som inte har besiktigats av en godkänd verkstad		2 000		
H2	Artikel 27	Föraren innehar eller använder fler än ett eget förarkort		6 000		
H3		Föraren framför fordonet med ett förfalskat förarkort	20 000			
H4		Föraren framför fordonet med ett förarkort som vederbörande inte är rättmätig innehavare av	20 000			
H5		Föraren framför fordonet med ett förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter eller falska handlingar	8 000			
H6		Artikel 32.1	Färdskrivaren fungerar inte korrekt (t.ex. på grund av bristfällig kontroll, kalibrering eller plombering)		4 000	
H7	Artik- larna 32.1 och 33.1	Färdskrivaren används på felaktigt sätt (t.ex. avsiktligt, frivilligt eller påtvingat missbruk, avsaknad av instruktioner om korrekt användning osv.)		4 000		
H10	Artikel 33.2	Företaget bevarar inte diagramblad, utskrifter och överförda uppgifter och sanktionsavgift enligt avsnitt 2 kan inte påföras. Uppgifter saknas för en förare eller delvis för ett fordon. Uppgifter saknas helt för ett fordon.		6 000 20 000		
H11		Registrerade och lagrade uppgifter ej tillgängliga i				

		<p>minst ett år och sanktionsavgift enligt avsnitt 2 kan inte påföras.</p> <p>Uppgifter saknas för en förare eller delvis för ett fordon.</p> <p>Uppgifter saknas helt för ett fordon.</p>		6 000		
				20 000		
H12	Artikel 34.1	Felaktig användning av diagramblad eller förarkort		4 000		
H13		Otillåtet avlägsnande av diagramblad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter		4 000		
H14		Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, och försvunna uppgifter		4 000		
H15	Artikel 34.2	Användning av smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort med oläsliga uppgifter		4 000		
H16	Artikel 34.3	Ingen manuell inmatning trots att detta krävs		2 000		
H17	Artikel 34.4	Fel diagramblad eller förarkort i fel kortplats (multibemanning)			1 000	
H18	Artikel 34.5	Felaktig användning av reglagen		2 000		
H19	Artikel 34.1	Otillåtet avlägsnande av blad eller förarkort, vilket inte påverkar registreringen av relevanta uppgifter				500
H20		Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, utan försvunna uppgifter				500

H21	Artikel 34.2	Användning av smutsiga eller skadade blad eller förarkort, med läsliga uppgifter				500
I	Inlämning av uppgifter					
I1	Artikel 36	Vägran att kontrolleras		4 000		
I2		Kan inte uppvisa uppgifter från den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna		4 000		
I3		Kan inte uppvisa uppgifter om förarkort, om föraren innehar ett sådant		4 000		
I4		Kan inte uppvisa manuella uppgifter och utskrifter som gjorts den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna		4 000		
I5		Kan inte uppvisa förarkort, om föraren innehar ett sådant		4 000		
J	Fungerar inte på fullgott sätt					
J1	Artik- larna 37.1 och 22.1	Färdskrivaren ej reparerad av en godkänd montör eller verkstad		4 000		
J2	Artikel 37.2	Föraren för inte in all information för de tidsperioder som inte längre registreras när färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt		4 000		
K	Ifylld information					
K1	Artikel 34.6	Efternamn saknas på diagrambladet		2 000		
K2		Förnamn saknas på diagrambladet		2 000		

K3		Datum då användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas			1 000	
K4		Orten där användningen av bladet inleddes eller avslutades saknas				500
K5		Registreringsnummer saknas på diagrambladet				500
K6		Vägmätarställning (start) saknas på diagrambladet			1 000	
K7		Vägmätarställning (slut) saknas på diagrambladet				500
K8		Tid för fordonbyte saknas på diagrambladet				500
K9	Artikel 34.7	Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren				500
(*) SAÖ = Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse						

Överträdelser av vissa ytterligare bestämmelser i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014

Rättslig grund	Typ av överträdelse	Avgift i kronor per
Artikel 8.8 i förordning (EG) nr 561/2006	Normal veckovila eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila har tillbringats i ett fordon eller i en inkvartering som inte har lämpliga sov möjligheter eller sanitära inrättningar	20 000
Artikel 8.8 i förordning (EG) nr 561/2006	Kostnaden för inkvartering utanför fordonen har inte betalats av transportföretaget	20 000
Artikel 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006	Inte organiserat förarens arbete så att han eller hon återvänt till arbetsstället eller bostaden i enlighet med artikel 8.8a i förordning (EG) nr 561/2006	20 000
Artikel 12 i förordning (EG) nr 561/2006	Inte tagit en sammanhängande rast om 30 minuter	500

Artikel 34.5 i förordning (EU) nr 165/2014	Inte använt reglaget för färja/tåg	500
--	------------------------------------	-----

Överträdelser av denna förordning

Nr	Rättslig grund	Typ av överträdelse	Avgift i kronor
L	Färdskrivarutrustning m.m.		
L1	5 kap. 6 §	Inte upprättat förteckning över innehavare av verkstadskort	4 000
L2		Tilldelat montör mer än ett verkstadskort	4 000
L3		Kortet har brukats av någon annan än den som antecknats i förteckningen	4 000
L4	5 kap. 7 § andra stycket	Inte anmält stulet eller förkommit företagskort eller verkstadskort till Transportstyrelsen	4 000

2. Sanktionsavgift då företagskontroll inte har kunnat genomföras

Rättslig grund	Typ av överträdelse	Avgift i kronor per fordon som används i transportverksamhet som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006
Artikel 33.2 i förordning (EU) nr 165/2014	<p>Inte iakttagit regler om att bevara, överlämna eller uppvisa diagramblad, kopierade uppgifter eller utskrifter för behörig kontrolltjänsteman (första tillfället)</p> <p>För varje ytterligare tillfälle, inom en tidsperiod på tre år från det att det första beslutet om sanktionsavgift vunnit laga kraft, då dessa regler inte iakttagits ökar avgiften per fordon med 20 000 kr.</p>	20 000

2 Reglering av kör- och vilotider samt färdskrivare

2.1 Nya regler på EU-nivå

För att förbättra trafiksäkerheten, förarnas arbetsvillkor och konkurrensvillkoren inom vägtransportområdet finns regler om kör- och vilotider. För att kunna kontrollera att dessa regler följs används färdskrivare. Regler om kör- och vilotider finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 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 (kör- och vilotidsförordningen). Regler om färdskrivare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (färdskrivarförordningen). Den 15 juli 2020 antogs Europaparlamentet och rådets förordning (EU) 2020/1054 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare (ändringsförordningen), som ändrar kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen.

Kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen är med vissa undantag tillämpliga på dem som utför godstransporter med ett fordon eller en fordonskombination med en vikt över 3,5 ton eller persontransporter med en buss. Förordningarna gäller vid vägtransporter som enbart utförs inom unionen eller mellan unionen och Schweiz eller de länder som är parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Kör- och vilotidsförordningen reglerar hur länge en förare får köra och hur lång vila föraren minst behöver ta ut per dag och vecka. I förordningen finns alltså bestämmelser om körtider, raster, dygnsvila och veckovila. Färdskrivaren används för att registrera körtiderna, rasterna, dygnsvilan och veckovilan. I färdskrivarförordningen finns bestämmelser om skyldigheter och krav i samband med konstruktion, installation, användning, provning och kontroll av färdskrivare som används vid vägtransporter.

Ändringarna i kör- och vilotidsförordningen innebär att en viss flexibilitet har införts vad gäller förarnas arbetsscheman vid internationella godstransporter, så att de kan tillbringa mer tid hemma. Förare får rätt att återvända hem var tredje eller fjärde vecka, beroende på arbetsschemat. Enligt de nya reglerna måste även den normala veckovilan (minst 45 timmar) tillbringas utanför fordonet. Om vilan tas ut medan föraren är hemifrån, måste arbetsgivaren betala för lämplig inkvartering. Från den 1 juli 2026 ska även lätta fordon (över 2,5 ton) som används vid internationella godstransporter eller cabotagetransporter inkluderas i förordningarnas tillämpningsområde. Ändringarna i färdskrivarförord-

ningen syftar främst till att förbättra kontrollmöjligheterna av andra regelverk, främst bestämmelserna om cabotagetransporter, kombinerade transporter, utstationering av förare och företagens etablering. Detta sker genom att det införs krav på att fordon ska ha en ny sorts färdskrivare installerad (s.k. smart färdskrivare version 2). Färdskrivaren ska registrera när fordonet passerar en gräns och när lastningar och lossningar utförs. Fordon som registreras första gången i Sverige den 21 augusti 2023 eller senare ska vara installerade med en smart färdskrivare version 2. Befintliga fordon som används i en annan medlemsstat än registreringsmedlemsstaten ska eftermonteras med en smart färdskrivare version 2 senast den 31 december 2024, om fordonet sedan tidigare är utrustat med en analog eller digital färdskrivare, och senast den 21 augusti 2025 om fordonet sedan tidigare är utrustat med en smart färdskrivare version 1. Fram till dess att fordonen är utrustade med en smart färdskrivare version 2 ska föraren manuellt registrera varje gång han eller hon passerar en gräns.

Denna promemoria behandlar kompletterande bestämmelser till de ändringar som beslutats genom ändringsförordningen och som till största delen började gälla den 20 augusti 2020.

2.2 Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

I förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser som kompletterar kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen. Bestämmelserna gäller bl.a. färdskrivarkort, krav på företag att kopiera och bevara uppgifter, utbyte av information och nationella undantag från EU-förordningarnas tillämpningsområden. Vidare finns bestämmelser om ansvar för förare, transportföretag och näringsidkare vid överträdelse av regelverken. En förare som bryter mot bestämmelserna om kör- och vilotider kan dömas till penningböter, medan ett transportföretag eller en näringsidkare kan påföras en sanktionsavgift. Under vissa förhållanden kan även föraren påföras en sanktionsavgift. Storleken på sanktionsavgiften framgår av bilagan till förordningen, där överträdelserna också delas in i olika allvarlighetsgrader.

I förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns även bestämmelser som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (det s.k. kontrolldirektivet). I direktivet finns bl.a. bestämmelser om att medlemsstaternas kontrollmyndigheter ska utföra kontroller på väg och i företagets lokaler. Kontroller av att kör- och vilotidsreglerna följs ska ske oftare och mer ingående hos vissa företag. Urvalet baseras på det relativt stora antal överträdelse eller allvarliga överträdelse av reglerna som har begåtts inom ett företags verksamhet. I bilaga III till kontrolldirektivet finns en förteckning över vad som ska betraktas som överträdelse av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen.

Polismyndigheten är behörig myndighet att utföra kontroller på väg där de kontrollerar om föraren följer kör- och vilotidsbestämmelserna. Om en

överträdelse konstateras vid en vägkontroll, kan Polismyndigheten även skicka en rapport till Transportstyrelsen för utredning av transportföretagets ansvar. Transportstyrelsen är behörig myndighet att utföra kontroller i företagets lokaler, då kontroller av om transportföretaget uppfyllt kör- och vilotidsbestämmelserna utförs.

2.3 Aktuella frågor som inte behandlas i promemorian – behov av förenklingar

Tillväxtverket lämnade den 30 juni 2020 rapporten Förenklingsresan – sammanställda, analyserade och konkretiserade förenklingsförslag (N2019/03051) till regeringen. I rapporten lyfter verket bland annat fram förenklingsförslag som berör sanktionssystemet för kör- och vilotider. Bakgrunden är att transportföretagen upplever regelverket som komplext och svårtolkat. För att förenkla för företagen bl.a. så att ofrivilliga misstag vid främst registrering i färdskrivare, s.k. handhavandefel, inte ska leda till kostsamma sanktionsavgifter föreslås ett antal åtgärder. Tillväxtverket föreslår att det ska bli tillåtet att flytta ett fordon två kilometer per dygn utan att det ska vara sanktionsgrundande. Verket föreslår även att det införs en möjlighet att vid en företagskontroll meddela en varning i stället för att direkt påföra en sanktionsavgift vid överträdelser. Därutöver föreslås att Transportstyrelsen ska få i uppdrag att bistå med rådgivning och vägledning avseende tillämpningen av regelverket. Tillväxtverket har vid utarbetandet av förslagen samrått och samverkat med företrädare för företag, myndigheter och intressenter. Rapporten bereds inom Regeringskansliet.

3 Nya bestämmelser som kompletterar EU-regelverket

3.1 Ansvarsbestämmelser och sanktionsavgifter

Förslag: En förare ska dömas till penningböter vid överträdelser av förbudet mot att tillbringa normal veckovila i fordonet eller av kravet på rast i samband med oförutsedda omständigheter samt vid underlåtenhet att i färdskrivaren använda reglaget för färja/tåg. Om överträdelsen avseende veckovila eller rast begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz och överträdelsen upptäcks i Sverige, ska sanktionsavgift i stället påföras.

Ett transportföretag ska påföras sanktionsavgift vid förarens överträdelser av de ovan nämnda bestämmelserna, om företaget inte har gjort vad som ankommit på det för att hindra överträdelsen.

Sanktionsavgift ska även påföras det transportföretag som bryter mot förbudet mot samband mellan förarens betalning och leveranstid, mot kravet på att företaget ska stå för kostnaderna för förarens inkvartering och mot kravet på att företaget ska organisera verksamheten så att föraren kommer hem regelbundet.

Bevis om att transportföretaget betalat för inkvarteringen ska bevaras och ska på begäran göras tillgängliga för behörig kontrolltjänsteman.

Ett transportföretags och en näringsidkares ansvar för överträdelser av kör- och vilotidsförordningen ska gälla även för överträdelser som har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

Skälen för förslaget

Krav på att medlemsstaterna ska fastställa sanktioner

I artikel 19.1 i kör- och vilotidsförordningen finns krav på att medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Även i färdskrivarförordningen finns krav på medlemsstaterna att fastställa sanktioner. Av bestämmelserna framgår att sanktionerna, utöver att vara effektiva, avskräckande och icke-diskriminerande, ska vara proportionella. Att sanktionsavgiften ska vara proportionell innebär att avgiften för den aktuella överträdelsen sätts till en sådan nivå att den står i rimlig proportion till det intresse den är avsedd att tillgodose. I kommissionens förordning (EU) 2016/403 av den 18 mars 2016 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG (kategoriseringsförordningen) finns förteckningar över kategori, typ och allvarlighetsgrad i fråga om överträdelser av unionsregler på vägtransportområdet. Av kör- och vilotidsförordningen framgår att sanktionerna ska respektera den kategoriindelning som följer av bilaga III till kontrolldirektivet, ändrad genom kategoriseringsförordningen.

I 9 kap. förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser om ansvar vid överträdelse av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen. Delar av yrkestrafikområdet har varit föremål för sanktionsväxling, dvs. att överträdelse av en regel avkriminaliseras och att en sanktionsavgift i stället påförs den som inte följer den aktuella bestämmelsen. Så är fallet bl.a. i fråga om vissa överträdelse av regelverken om kör- och vilotider och färdskrivare. Bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter i detta avseende finns i 1 § tredje stycket 3 lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. kan såväl företag som förare påföras ansvar. En förare döms vanligtvis till penningböter medan ett transportföretag eller en näringsidkare påförs en sanktionsavgift. Sanktionsavgifterna ska påföras med de belopp som anges i bilagan till förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Allvarlighetsgraden av överträdelse och sanktionsbeloppet som regleras i bilagan följer den kategorisering av överträdelse som finns i bilaga III till kontrolldirektivet, ändrad genom kategoriseringsförordningen. Överträdelse i bilagan är indelade i grupper (A–L) beroende på typ av överträdelse.

Ansvarsbestämmelser bör införas för överträdelse av de nya bestämmelserna om kör- och vilotider på EU-nivå

Kör- och vilotidsförordningen har ändrats bl.a. när det gäller reglerna om veckovila och om transportföretagens ansvar. Ändringarna innebär bl.a. att det har tillkommit nya regler om förbud mot att tillbringa veckovila i fordonet och om att transportföretag ska organisera förarnas arbete så att föraren med visst intervall ska kunna återvända till sin bostad eller till arbetsgivarens etableringsmedlemsstat. Även i färdskrivarförordningen har det skett vissa ändringar.

I artikel 9.3 i kontrolldirektivet bemyndigas kommissionen att anta delegerade akter i syfte att ändra bilaga III till direktivet för att ta hänsyn till utvecklingen på lagstiftningsområdet genom att fastställa eller uppdatera viktningen av allvarlighetsgraden av överträdelse av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen. Det har som nämnts skett en ändring i bilaga III genom kategoriseringsförordningen. Det kan förutses att bilagan kommer att ändras på nytt till följd av ändringarna i kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen. Det är emellertid inte klart när en sådan uppdatering av bilaga III kommer att äga rum. De nya bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen gäller sedan den 20 augusti 2020. Som påpekas ovan finns krav i dessa förordningar på att medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner vid överträdelse av regelverket. Det är viktigt att de nya bestämmelserna följs av transportföretagen och förarna så att förarnas arbetsvillkor och sociala förhållanden förbättras. Mot den bakgrunden bör det införas ansvarsbestämmelser vid överträdelse av de nya bestämmelserna i EU-förordningarna, oaktat att bilaga III till kontrolldirektivet ännu inte har uppdaterats. Eftersom överträdelse av de nya bestämmelserna i EU-förordningarna ännu inte lags till i kategoriseringen

i bilaga III till kontrolldirektivet föreslås att dessa hanteras i ett eget avsnitt i bilagan till förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Reducerade veckovilor och kompensation

I artikel 8 i kör- och vilotidsförordningen finns bestämmelser om dygns- och veckovila. En veckovila är en tidsperiod under veckan under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid. En normal veckovila är en viloperiod på minst 45 timmar, medan en reducerad veckovila är en viloperiod kortare än 45 timmar men minst 24 timmar. Enligt artikel 8.6 i kör- och vilotidsförordningen är huvudregeln att en förare under två på varandra följande veckor ska ta minst två normala veckovilor eller en normal veckovila och en reducerad veckovila. Om föraren tar en reducerad veckovila, ska detta kompenseras på visst sätt.

Kör- och vilotidsförordningen har ändrats på så sätt att det i artikel 8.6 har införts ett undantag som innebär att en förare som utför internationella godstransporter under vissa förhållanden kan ta två på varandra följande perioder av reducerad veckovila utanför etableringsmedlemsstaten. Vidare har bestämmelserna om kompensation för reducerad veckovila flyttats från punkten 6 till en ny punkt 6b i artikel 8. Reglerna om hur kompensation ska ske har också ändrats mot bakgrund av att en förare under vissa förutsättningar kan ta två reducerade veckovilor efter varandra.

I 9 kap. 5 § första stycket 1 och 9 kap. 9 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser om ansvar för förare som bryter mot bestämmelserna om veckovila. Artikel 8.6 finns redan uppräknad i dessa bestämmelser och att det införts ett nytt undantag i nämnda artikel medför inte något behov av att ändra ansvarsbestämmelserna. I den utsträckning som en förare inte har kompenserat för en reducerad veckovila enligt vad som föreskrivs i artikel 8.6b, anses föraren ha överträtt reglerna om veckovila i artikel 8.6. Något behov av att ändra de aktuella bestämmelserna i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. till följd av ändringen i artikel 8.6 och den nya punkten 6b i artikel 8 finns därför inte.

Enligt 9 kap. 8 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ska ett transportföretag påföras en sanktionsavgift för förarens överträdelse, om transportföretaget inte gjort vad som ankommit på företaget för att hindra överträdelsen. Om en förare felaktigt har tagit två reducerade veckovilor efter varandra, tagit en för kort reducerad veckovila eller om han eller hon inte följt reglerna om kompensation enligt artikel 8.6 och 8.6b, kan ett transportföretag påföras en sanktionsavgift för att föraren har tagit en otillräcklig reducerad veckovila eller otillräcklig veckovila enligt överträdelserna D13–D18 i bilagan. Något behov av att ändra bilagan i detta avseende finns därför inte.

Vila ombord på färja eller tåg

I artikel 9 i kör- och vilotidsförordningen finns bestämmelser om dygns- och veckovila för förare som medföljer fordon som transporteras med färja eller järnväg. Enligt en ändring i artikeln ska en sådan förare ha rätt att ta ut reducerad veckovila ombord på färjan eller tåget. Föraren ska också ha rätt att ta ut en normal veckovila ombord på färjan eller tåget om resan planeras att ta minst åtta timmar och föraren har tillgång till en sovhytt.

Den reducerade veckovilan eller den normala veckovilan får avbrytas högst två gånger och föraren får då ägna sig åt andra aktiviteter i högst en timme. Ändringarna om veckovila när ett fordon transporteras med färja eller järnväg är undantag från reglerna om veckovila i artikel 8 i kör- och vilotidsförordningen. Den nya utformningen av undantagen i artikel 9 föranleder inte någon ändring av ansvarsbestämmelserna i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Enligt en ändring i artikel 34.5 i färdskrivarförordningen, som anger vilka reglage föraren ska använda i färdskrivaren ska föraren, utöver tecknet som ska användas för raster, vila, årlig ledighet eller sjukledighet, registrera den viloperiod som tillbringats på en färja eller ett tåg under tecknet för färja/tåg. Förarens ansvar för överträdelse av artikel 34.5 är reglerat i 9 kap. 5 § första stycket 2 förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Någon ändring i ansvarsbestämmelsen behövs därför inte. En sanktionsavgift om 2 000 kronor (överträdelse H 18 i bilagan) ska påföras ett transportföretag vid felaktig användning av reglage om företaget inte gjort vad som har ankommit på det för att hindra överträdelsen enligt 9 kap. 8 §. Om föraren tillbringar en viloperiod på en färja eller ett tåg men inte har använt tecknet färja/tåg, bör detta inte påverka bedömningen av om undantaget är tillämpligt, under förutsättning att de tillgängliga uppgifterna i övrigt styrker att föraren tillbringat sin vila i enlighet med artikel 9. I dessa fall bör en sanktionsavgift inte påföras för en överträdelse av bestämmelserna om dygns- eller veckovila. Om inte den saknade inmatningen betraktas som grunden för en överträdelse, finns det dock en risk att tillämpningen kommer att falla tillbaka på grundregeln, dvs. att vilan anses vara för kort. Mot bakgrund av det administrativa felets karaktär bedöms det dock vara mer lämpligt att föreslå en separat överträdelse i detta fall i stället för överträdelse H 18. Det föreslås därför att underlåtenhet att använda reglage för färja/tåg anges som en egen överträdelse i bilagan. Storleken på sanktionsavgiften vid andra administrativa fel, där registreringen är av mindre betydelse i kontrollhänseende, är i regel 500 kronor. Mot bakgrund av det föreslås att storleken på sanktionsavgiften blir 500 kronor.

Förbud mot att tillbringa den normala veckovilan i fordonet

I artikel 8.8 i kör- och vilotidsförordningen fanns tidigare en bestämmelse om att dygnsvila och reducerad veckovila under vissa förhållanden fick tillbringas i fordonet. Regleringen gav upphov till diskussion om vad som gällde i fråga om normal veckovila. Bestämmelsen i artikel 8.8 i kör- och vilotidsförordningen har nu ersatts med ett förtydligande om att den normala veckovilan eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila inte får tillbringas i ett fordon. Enligt bestämmelsen ska sådan vila tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar.

I Sverige har det förekommit att förare som tagit sin normala veckovila i fordonet påförts ansvar för att inte ha tagit föreskriven vila. Mot bakgrund av att artikel 8.8 nu innehåller ett förbud mot att tillbringa den normala veckovilan i fordonet och ett krav på att sådan vila ska tas i lämplig inkvartering, bör den nationella regleringen uttryckligen föreskriva att ansvar kan påföras den förare som bryter mot detta. Ansvarsbestämmelsen

i 9 kap. 5 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. bör därför även hänvisa till artikel 8.8 i kör- och vilotidsförordningen.

Det kan vidare konstateras att kör- och vilotidsförordningen innehåller krav på att transportföretaget ska organisera sin verksamhet så att föraren kan uppfylla kraven i förordningen (artikel 10.2) och att det ska vara ansvarigt för förarens överträdelser (artikel 10.3). Artikel 8.8 andra stycket anger att det är arbetsgivaren som ska stå för alla kostnader för inkvartering utanför fordonet. Det står därför klart att det finns ett krav på transportföretaget att säkerställa att dess förare inte tvingas tillbringa den normala veckovilan i fordonet eller i en inkvartering som inte har lämpliga sovmöjligheter eller sanitära inrättningar. En lämplig inkvartering skulle exempelvis kunna vara ett hotell eller ett vandrarhem. Ett transportföretag vars förare tillbringar en normal veckovila i fordonet eller i en olämplig inkvartering bör därmed kunna påföras en sanktionsavgift vid en vägkontroll med stöd av 9 kap. 8 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Mot bakgrund av att förbudet mot att tillbringa veckovilan i fordonet inte omfattas av kategoriseringen finns inte något sanktionsbelopp angivet för överträdelser. Eftersom överträdelser av förbudet föreslås omfattas av ansvarsbestämmelserna behöver ett sanktionsbelopp bestämmas. I fråga om sanktionsavgiftens storlek ska denna, som påpekas ovan, vara proportionell i förhållande till det intresse den aktuella regeln är avsedd att tillgodose. De sanktionsavgifter som kan påföras vid överträdelser av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare spänner från 500 kronor till 20 000 kronor. De lägre beloppen gäller vid mindre allvarliga överträdelser av regelverket. Det högsta beloppet, dvs. 20 000 kronor, ska påföras när det inte är möjligt att genomföra en kontroll eller när föraren kör med ett förfalskat förarkort eller med en annan persons förarkort. Dessa överträdelser innebär att regelverket och kontrollsystemet sätts ur spel och det höga sanktionsbeloppet är avsett att motverka medvetet fusk. Förbudet mot att tillbringa den normala veckovilan i fordonet är inte en bestämmelse som sätter kontrollsystemet ur spel. Ett transportföretag som organiserar sin verksamhet så att dess förare – genom att tvingas tillbringa sin normala veckovila i fordonet eller i olämpliga inkvarteringar – lever under nomadliknande förhållanden kan dock sägas utnyttja såväl förare som regelsystem på ett sätt som utgör medvetet fusk. För att komma till rätta med problemet med dåliga arbetsvillkor behöver sanktionsavgiften vara så pass avskräckande för transportföretagen att de tar det ansvar för förarnas sociala förhållanden som kör- och vilotidsförordningen kräver. En jämförelse kan också göras med de sanktioner som påförs i andra medlemsstater. I Danmark påförs ett företag böter på 20 000 danska kronor om föraren tillbringar sin normala veckovila i fordonet och föraren döms till böter om 10 000 danska kronor. I Belgien kan en förare få betala 1 800 euro och i Nederländerna 1 500 euro, medan ett transportföretag i Frankrike kan få betala upp till 30 000 euro i dessa fall. För att förbudet i artikel 8.8 i kör- och vilotidsförordningen ska få avsedd effekt föreslås därför att sanktionsavgiften, för att vara tillräckligt avskräckande, för ett transportföretag ska uppgå till 20 000 kronor. Bilagan till förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. bör därför ändras i enlighet med detta. I den utsträckning det vid en vägkontroll skulle upptäckas att en förare har tillbringat sin normala veckovila i fordonet i en annan

medlemsstat ska föraren påföras en sanktionsavgift om 4 000 kronor enligt 9 kap. 9 § och 10 kap. 3 § första stycket förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Kostnader för inkvartering

Enligt artikel 8.8 andra stycket i kör- och vilotidsförordningen ska arbetsgivaren betala alla kostnader för inkvartering utanför fordonet. I tillhörande skäl 13 framgår att det är transportföretaget som arbetsgivare som ska bekosta lämplig inkvartering för föraren. För att säkerställa att den aktuella bestämmelsen följs bör transportföretagens ansvar i denna fråga regleras. I 9 kap. 7 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser om att sanktionsavgift ska påföras transportföretag i vissa fall. Bestämmelsen bör kompletteras så att den även omfattar situationer när ett transportföretag inte betalar för förarens inkvartering utanför fordonet. Även bilagan till förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. bör justeras genom att denna överträdelse läggs till.

I fråga om sanktionsavgiftens storlek kan det konstateras att överträdelsen är sammankopplad med förbudet mot att tillbringa den normala veckovilan i fordonet, och sanktionsavgifternas storlek för dessa överträdelser bör därför vara harmoniserade. Sanktionsavgiften för den nya överträdelsen föreslås alltså vara 20 000 kronor.

För att det ska vara möjligt att kontrollera att transportföretaget uppfyllt sin skyldighet föreslås att bevis om att transportföretaget betalat för kostnaderna för inkvartering ska bevaras under minst ett år och att bevisen på begäran ska göras tillgängliga för behörig kontrolltjänsteman. En bestämmelse som reglerar detta föreslås därför. (jfr 1 § första stycket 14 i lagen med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer).

Förarens möjlighet att återvända hem

I kör- och vilotidsförordningen har det införts en ny bestämmelse som ska säkerställa att förare regelbundet ska kunna återvända hem. Enligt artikel 8.8a ska ett transportföretag organisera förarens arbete så att föraren inom varje period om fyra på varandra följande veckor kan återvända till arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad och där dennes veckovila inleds, i den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad, eller återvända till sin bostad för att där tillbringa minst en normal veckovila eller en veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för reducerad veckovila. Om föraren har tagit ut två på varandra följande reducerade veckovilor, ska transportföretaget organisera förarens arbete så att denne kan återvända redan innan den normala veckovilan på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation inleds.

Bestämmelsen reglerar en skyldighet för transportföretagen att organisera förarnas arbete så att perioderna borta från hemmet inte blir orimligt långa. För att säkerställa att transportföretagen uppfyller sina skyldigheter bör en sanktionsavgift påföras företaget vid överträdelser. Bestämmelsen i 9 kap. 7 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. bör därför kompletteras så att överträdelser av artikel 8.8a omfattas. Transportföretagen bör kunna använda färdskrivar-

uppgifter, förarnas tjänstgöringslistor eller annan dokumentation för att visa att de fullgör sina skyldigheter. Även bilagan till förordningen bör ändras genom att ett transportföretags bristande ansvar att organisera arbetet så att föraren kan återvända till arbetsstället eller bostaden anges som en ny typ av överträdelse i tabellen.

I likhet med förbudet mot att tillbringa den normala veckovilan i fordonet är avsikten med bestämmelsen i artikel 8.8a att komma till rätta med de problem som finns med att vissa förare tvingas leva under nomadliknande förhållanden med dåliga arbetsvillkor. För att bestämmelsen ska följas krävs det en sanktionsavgift som är tillräckligt hög för att motverka de ekonomiska incitament som finns för transportföretagen att inte organisera verksamheten så att föraren kommer hem regelbundet. För att motsvara den sanktionsavgift som föreslås vid överträdelser av förbudet mot att ta veckovilan i fordonet föreslås att sanktionsavgiften vid överträdelser av artikel 8.8a uppgår till 20 000 kronor.

Ackordslön

Artikel 10 i kör- och vilotidsförordningen reglerar transportföretagens ansvar. Enligt artikel 10.1 får en förares betalning inte beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor och/eller transporterad godsmängd, om betalningen är av sådan art att den utgör en fara för trafiksäkerhet och/eller uppmuntrar till överträdelser av kör- och vilotidsförordningen. Artikeln har justerats så att förarens betalning inte heller får beräknas på grundval av leveranstid. Överträdelser av artikel 10.1 är reglerade i 9 kap. 7 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Någon ändring i ansvarsbestämmelsen behövs därför inte. Enligt överträdelse F 1 i bilagan ska en sanktionsavgift om 6 000 kronor påföras om det finns ett samband mellan förarens betalning och tillryggalagd sträcka eller transporterad godsmängd. Mot bakgrund av att lydelsen av artikel 10.1 om förbud mot ackordslön har ändrats föreslås att lydelsen av överträdelsen F 1 i bilagan ändras så att leveranstid läggs till.

Utökade möjligheter att avvika från vissa av bestämmelserna om kör- och vilotider vid oförutsedda omständigheter

Artikel 12 i kör- och vilotidsförordningen reglerar under vilka omständigheter en förare får avvika från bestämmelserna i förordningen. Om det är förenligt med trafiksäkerheten och det behövs för att fordonet ska nå fram till en lämplig plats att stanna på, får föraren avvika från bestämmelserna om körtid, raster, dygns- och veckovila i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet. Genom ändringsförordningen har det införts bestämmelser som ska underlätta för föraren att ta sin veckovila på önskad destination. Enligt artikel 12 andra stycket får en förare under exceptionella omständigheter avvika från vissa av bestämmelserna om körtid och dygnsvila genom att överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till en timme för att nå arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad i syfte att ta en veckovila. Enligt artikel 12 tredje stycket framgår att föraren på samma villkor får överskrida den dagliga körtiden och körtiden per vecka med upp till två timmar under förutsättning att en sammanhängande rast på 30 minuter togs omedelbart före den ytterligare körningen. Enligt fjärde stycket ska föraren

kompensera den period som utgör en förlängning genom en motsvarande period av sammanhängande vila som ska tas ut i samband med en annan viloperiod före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga. I skäl 13 i ändringsförordningen anges att med exceptionella omständigheter avses omständigheter som uppstår plötsligt, är oundvikliga och inte kan förutses, där det oväntat och under en kort tidsperiod blir omöjligt att fullt ut tillämpa bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen.

När de nya undantagen är tillämpliga enligt artikel 12 andra och tredje stycket gäller fortfarande de vanliga bestämmelserna i artikel 7 om att föraren ska ta en rast på minst 45 minuter efter en körperiod på fyra och halv timme. Nämnade rast får bytas mot en rast om 15 minuter följt av en rast på 30 minuter, fördelade över körtiden på fyra och en halv timme. Enligt artikel 12 tredje stycket gäller dock att den dagliga körtiden eller körtiden per vecka får överskridas först om en rast om 30 minuter föregått den ytterligare körningen. Om en förare inte har tagit en sådan rast, bör han eller hon kunna påföras ansvar för detta. Artikel 12 tredje stycket bör alltså läggas till i ansvarsbestämmelserna i 9 kap. 5 och 9 §§ förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Detta innebär också att föraren inte ska anses vara ansvarig för överträdelser av bestämmelserna om körtid om undantaget i artikel 12 tredje stycket och fjärde stycket i övrigt är uppfyllt.

Även bilagan till förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. bör justeras genom att denna överträdelse läggs till. I fråga om sanktionsavgiftens storlek kan det noteras att sanktionsavgiften för en överträdelse kategoriserad som en mindre överträdelse är 500 kronor. I sammanhanget får även en överträdelse av kravet att ta en 30 minuters rast direkt före den ytterligare körningen anses vara en mindre överträdelse med beaktande av att föraren även ska ta rast enligt de normala rastkraven i artikel 7 och att undantaget från början enbart är tillämpligt under de särskilda förhållanden som specificeras i artikel 12. Sanktionsavgiften föreslås därför vara 500 kronor.

Färdskrivaruppgifter

I artikel 36 i färdskrivarförordningen finns krav på vilka uppgifter som ska medföras av föraren för att kunna visas upp vid en vägkontroll. I dag gäller att diagramblad eller registreringar över de föregående 28 dagarna ska kunna visas upp. Överträdelser av bestämmelsen kan leda till ansvar för föraren och transportföretaget (jfr 9 kap. 5 och 8 §§ jämte överträdelserna I2 och I4 i bilagan). Enligt ändringsförordningen ska föraren i stället medföra och kunna visa upp uppgifter över de föregående 56 dagarna. Bestämmelsen gäller dock först från och med den 31 december 2024, varför denna promemoria inte innehåller något förslag på justering av överträdelserna I2 och I4 i bilagan.

I artikel 34 i färdskrivarförordningen finns bestämmelser om vilka uppgifter en förare ska registrera i färdskrivaren och vilka reglage som ska användas när en viss aktivitet utförs – körning, vila, annat arbete m.m. För att förbättra kontrollmöjligheterna av vissa andra bestämmelser på yrkestrafikområdet, exempelvis bestämmelserna om cabotagetransporter eller utstationering, har det införts krav på att föraren – fram till dess att fordonet utrustats med en färdskrivare som automatiskt registrerar

uppgiften – manuellt ska registrera när han eller hon passerar en gräns. Bestämmelsen gäller sedan den 20 augusti 2020, om fordonet är utrustad med en analog färdskrivare. Om fordonet är utrustat med en digital färdskrivare, börjar bestämmelsen däremot gälla i samband med att särskilda regler för utstationering vid vägtransporter ska börja tillämpas, dvs. den 2 februari 2022. Mot bakgrund av att registreringen av gränspassager ökar i betydelse vid kontrollhänseende från det datumet behandlas frågan i ett senare skede.

Överträdelse i en annan stat inom EES eller i Schweiz

Enligt artikel 19.2 i kör- och vilotidsförordningen ska en medlemsstat göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag och/eller förare för sådana överträdelse av nämnda förordning som upptäcks inom den berörda medlemsstatens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland. Enligt 9 kap. 9 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. kan en förare påföras en sanktionsavgift vid överträdelse begångna i en annan stat inom EES eller i Schweiz. Även transportföretaget kan enligt 9 kap. 8 § i de fallen påföras en sanktionsavgift, om företaget inte gjort vad som ankummit dem att förhindra överträdelsen.

I samband med en kontroll kan det upptäckas att ett transportföretag inte följt bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen vid en transport som utförts utanför Sverige. Det kan exempelvis vara att transportföretaget inte bekostat förarens inkvartering vid en normal veckovila eller inte organiserat förarens arbete i enlighet med artikel 8.8a. Av 9 kap. 7 och 7 a §§ förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., som reglerar ett transportföretags eller en näringsidkares ansvar, framgår inte att ansvaret även gäller överträdelse av kör- och vilotidsförordningen som begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz. Det innebär att det inte är möjligt att beivra överträdelse som transportföretaget eller näringsidkaren begått utanför Sverige.

För att få en effektiv reglering och samtidigt undvika tolkningsproblem när det gäller i vilken stat ett transportföretag eller en näringsidkare har begått en överträdelse föreslås – i likhet med vad som gäller för förarens överträdelse – att det i 9 kap. 7 och 7 a §§ i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. anges att transportföretagets eller näringsidkarens ansvar även omfattar sådana överträdelse mot kör- och vilotidsförordningen som företaget har begått i en annan stat inom EES eller i Schweiz. Sanktionsavgift ska dock inte påföras om en sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen. Förslaget innebär att svenska och utländska transportföretag kan påföras en sanktionsavgift för överträdelse som har begåtts utanför Sverige, om överträdelsen upptäcks vid en väg- eller företagskontroll.

Hänvisningsteknik

Hänvisningar i svenska författningar till en EU-rättsakt kan göras antingen statiska eller dynamiska. En statisk hänvisning innebär att hänvisningen avser EU-rättsakten i en viss angiven lydelse. En dynamisk hänvisning innebär att hänvisningen avser EU-rättsakten i den vid varje tidpunkt

gällande lydelsen. Ansvarsbestämmelserna i 9 kap. i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. innehåller statiska hänvisningar till kör- och vilotidsförordningen respektive färdskrivarförordningen. Hänvisningarna bör ändras så att de avser de senaste lydelseerna av förordningarna. Detta innebär att ansvarsbestämmelserna i 9 kap. kommer att omfatta även de ändringar och förtydliganden som gjorts i de artiklar i kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen som paragraferna i kapitlet hänvisar till. Detta gäller ändringarna i EU-förordningarna om

- inkluderandet av lätta fordon som används i internationell trafik eller vid cabotage transporter från 1 juli 2026 i tillämpningsområdet,
- registrering av annat arbete i färdskrivaren,
- möjligheten att ta rast i fordonet vid multibemanning,
- ändringar om hur veckovila får tas ut,
- förbudet mot ackordslön,
- införandet av de smarta färdskrivarna version 2 som ska registrera gränspassager automatiskt och registrera de lastningar och lossningar som utförs (jfr artikel 3.1 i färdskrivarförordningen och överträdelse G1 i bilagan),
- att tecknet för raster och vila i färdskrivaren även ska användas för att registrera årlig ledighet eller sjukledighet (semester eller sjukskrivning),
- att ett tecken för färja/tåg införs som ska användas när dygnsvila eller veckovila i vissa fall får tas ut i samband med att fordonet transporteras på färja eller tåg,
- registrering av gränspassager och
- under vilken period färdskrivaruppgifter ska kunna visas upp.

3.2 Förskott för sanktionsavgifter

Förslag: Om ett transportföretag som ska påföras sanktionsavgift inte har hemvist i Sverige, ska en polisman eller bilinspektör vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Skälen för förslaget

Allmänt om förskott

Sanktionsavgifter kan påföras företag vid överträdelser av olika regelverk på vägtrafikområdet. Enligt kör- och vilotidsregleringen påförs sådan avgift främst av Transportstyrelsen i samband med en företagskontroll. Vissa typer av överträdelser konstateras dock i samband med en vägkontroll. När det gäller andra regelverk gäller detta t.ex. i fråga om bestämmelser om fordons vikt och cabotage transporter. Endast utländska företag kan begå överträdelser av cabotagebestämmelserna. När det gäller viktbestämmelserna kan såväl svenska som utländska subjekt bryta mot regelverket. Detsamma gäller för kör- och vilotidsreglerna. Möjligheten att verkställa en sanktionsavgift utomlands är dock begränsad. För att säkerställa verkställighet av avgiften när den ska påföras en sanktionsavgift har sitt säte utomlands finns det i lagen (1972:435) om överlastavgift och i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) möjlighet

för en polisman eller bilinspektör att besluta om förskott för sanktionsavgiften i samband med en vägkontroll. Om förskottet inte betalas vid kontrollen ska polismannen eller bilinspektören besluta om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Ett beslut om förskott och att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsen, som ska pröva om beslutet ska bestå. För fordonet inte fortsätta färden finns även möjlighet att omhänderta fordonsnycklar eller vissa andra föremål knutna till fordonet eller transporten eller att klampa fordonet enligt lagen (2015:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Beslutet om förskott och beslut om att fordonet inte får fortsätta färden är inte möjliga att överklaga. Däremot kan Transportstyrelsens slutliga beslut om påförande av sanktionsavgift överklagas.

Enligt 9 kap. 9 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ska sanktionsavgift påföras en förare, om överträdelsen har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz och överträdelsen upptäckts i Sverige. Har föraren inte hemvist i Sverige ska förskott beslutas enligt 10 kap. 5 § i samma förordning. I likhet med de ovan beskrivna reglerna finns även i detta fall bestämmelser om förbud mot fortsatt färd och möjligheten att t.ex. klampa fordonet. I 10 kap. 3 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser om avgiftens storlek. Avgiften för en enskild överträdelse får inte överstiga 4 000 kronor och den sammanlagda sanktionsavgiften får högst uppgå till 10 000 kronor. Detta motsvarar beloppen för penningböter som föraren hade dömts till om överträdelserna hade begåtts i Sverige. Någon möjlighet att besluta om förskott för sanktionsavgift som ska påföras ett transportföretag är, till skillnad mot vad som är fallet vid överlastavgift eller sanktionsavgift vid överträdelser av cabotagereglerna, i dag inte möjligt enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Förskott för sanktionsavgift bör kunna beslutas när utländska företag begår överträdelser av kör- och vilotidsreglerna

Transportstyrelsen genomför tillsammans med Polismyndigheten mätningar av hur väl transportföretag följer reglerna på yrkestrafikområdet, s.k. tillståndsmätningar. Den senaste tillståndsmätningen avseende godstransporter, Kontroll av regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg avseende godstransporter samt mätning av sociala villkor bland lastbilsförare, genomfördes 2019. Mätningen visar att regelefterlevnaden vad gäller kör- och vilotider har ökat bland svenska ekipage från 69 till 80 procent. Bland utländska ekipage har efterlevnaden däremot minskat från 61 till 55 procent. Att de utländska ekipagen följer kör- och vilotidsbestämmelserna i lägre grad än de svenska ekipagen innebär att de skaffar sig otillbörliga fördelar som riskerar att snedvrیدا konkurrensen. Att regelefterlevnaden minskat och enbart uppgår till 55 procent innebär också att trafiksäkerheten på vägarna försämras. Tillståndsmätningen visar också att 80 procent av de förare som arbetar för utländska arbetsgivare tillbringar minst 3 nätter per vecka i lastbilen och en fjärdedel av dem tillbringar 6 eller 7 nätter per vecka i lastbilen. Detta kan jämföras med att 20 procent av de förare som kör för svenska arbetsgivare tillbringar minst 3 nätter per vecka i lastbilen. Av studien framgår också att en femtedel av

de förare som kör för utländska arbetsgivare bara kommer hem någon gång per halvår och att knappt hälften kommer hem till sin varaktiga bostad minst en gång i veckan. Majoriteten av förarna för de svenska arbetsgivarna, av vilka 90 procent körde inrikestransporter, kommer hem till sin varaktiga bostad så gott som varje dag och 95 procent kommer hem minst en gång i veckan. Den senaste tillståndsmätningen avseende persontransporter, Kontroll av regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg avseende buss och taxi, genomfördes 2018. I detta fall visar studien att regelefterlevnaden avseende kör- och vilotider hos bussförarna är runt 70 procent och att det inte finns några större skillnader mellan de svenska och utländska ekipagen.

Mot bakgrund av att det inte har varit möjligt att besluta om förskott när ett företag begår överträdelse av kör- och vilotidsreglerna har det i praktiken varit svårt att påföra ett utländskt företag en sanktionsavgift. Som anges ovan finns det i artikel 19.1 i kör- och vilotidsförordningen krav på att medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelser av den förordningen och av färdskrivarförordningen och vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Enligt artikel 19.2 ska en medlemsstat vidare göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag och/eller förare för sådana överträdelser av kör- och vilotidsförordningen som upptäcks inom en medlemsstats territorium, även om överträdelsen har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland. För att öka regelefterlevnaden av kör- och vilotider bland utländska ekipage och för att de nya bestämmelserna om förbud mot att tillbringa den normala veckovilan i fordonet, att transportföretaget ska bekosta inkvarteringen utanför fordonet och att arbetet ska organiseras så att föraren kan återvända hem regelbundet ska få avsedd effekt, behöver ett utländskt företag kunna påföras en sanktionsavgift vid överträdelser som konstateras i samband med en vägkontroll. I dag finns som nämnts begränsade möjligheter att i andra länder verkställa en i Sverige påförd sanktionsavgift. För att säkra verkställigheten av en sanktionsavgift som ska påföras ett utländskt företag bör det därför vara möjligt att besluta om förskott för avgiften. Som nämns ovan är det redan enligt andra regelverk på vägtransportområdet möjligt att besluta om sådant förskott i förhållande till utländska företag. Även i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser om förskott, om den förare som ska påföras avgiften inte har sin hemvist i Sverige. Regelverket bör kunna tillämpas även för att besluta om förskott för sådana avgifter som ska påföras transportföretaget. För att leva upp till kraven i artikel 19 i kör- och vilotidsförordningen föreslås därför att 10 kap. 5 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ändras så att förskott kan beslutas även om det företag som enligt 9 kap. 7 § första stycket 1 och 8 §§ i samma förordning ska påföras sanktionsavgift inte har sitt hemvist i Sverige (jfr även EU-domstolens dom i mål C-513/17). I avsnitt 3.1 föreslås att ett transportföretag ska ansvara även för sådana överträdelser enligt kör- och vilotidsförordningen som har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz, om någon sanktion inte tidigare beslutats för överträdelsen. Även i dessa fall ska förskott för sanktionsavgiften beslutas, om företaget inte har sin hemvist i Sverige. I likhet med vad som är fallet enligt det befintliga regelverket blir det möjligt att förbjuda den fortsatta färderna och att t.ex. klampa fordonet, om förskottet inte betalas omedelbart.

En vägkontroll kan pågå mellan 30 minuter och upp till ett helt arbetspass. En polisman eller bilinspektör har begränsade möjligheter att på plats utreda invändningar från ett transportföretag om att en sanktionsavgift ska sättas ned eller efterges i samband med ett beslut om förskott. I samband med att bestämmelserna om förskott för överlastavgift infördes behandlades frågan om polisens möjlighet att pröva en eventuell nedsättning eller eftergift av överlastavgiften. Regeringen gjorde då bedömningen att detta innefattar en sådan juridisk bedömning som inte är lämplig att göra i samband med kontrollen (prop. 2003/04:160 s. 120). Det förhåller sig på samma sätt med det förskott som nu föreslås. Någon prövning av om den avgiftsskyldige helt eller delvis ska befrias från sanktionsavgiften enligt 9 kap. 11 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. bör därför inte göras av polismannen eller bilinspektören i samband med kontrollen. Ett utländskt företag som anser att det på grund av särskilda omständigheter bör ursäktas från en sanktionsavgift får därför, som vid en överlastavgift, göra gällande sin sak för Transportstyrelsen i samband med det slutliga beslutet. Om Transportstyrelsen i samband med det slutliga beslutet bedömer att sanktionsavgiften ska sättas ned eller efterskänkas, kommer den överskjutande delen av förskottsbetalningen att återbetalas till företaget.

Sanktionsavgiftens storlek vid beslut om förskott mot företag

På kör- och vilotidsområdet upptäcks ofta flera överträdelse vid en och samma kontroll. I sådana fall ska sanktionsavgiften för varje enskild överträdelse läggas ihop till en sammanlagd sanktionsavgift. Storleken på den sammanlagda sanktionsavgiften får enligt 10 kap. 3 § andra stycket 2 förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. för ett företag uppgå till högst 800 000 kronor (takbelopp). Enligt tredje stycket i samma paragraf får avgiften dock inte överstiga en procent av företagets årsomsättning (maxbelopp). Om uppgifter om årsomsättning saknas eller är bristfälliga, får årsomsättningen uppskattas. När Transportstyrelsen uppskattar ett företags årsomsättning utgår myndigheten ifrån hur många fordon som verksamheten förfogar över. Transportstyrelsens uppskattning av ett transportföretags årsomsättning utgår ifrån Trafikanalys rapport Transportbranschens ekonomi 1997–2015. Ett svenskt företags omsättning bedöms vara 1,7 miljoner kronor per fordon. Det innebär att maxbeloppet som ett företag kan påföras om företaget har ett fordon är 17 000 kronor i en sammanlagd sanktionsavgift. EU-domstolen har i mål C-600/18 ansett att icke-diskrimineringsprincipen utgör hinder för en administrativ praxis som innebär att ett företag med hemvist i medlemsstaten kan påföras en mildare sanktion än ett företag som inte har hemvist i medlemsstaten.

I samband med att förskott beslutas kommer uppgifter om ett utländskt företags årsomsättning att saknas. När Polismyndigheten kontrollerar om ett utländskt företags gemenskapstillstånd är giltigt via det europeiska registret för vägtransportföretag (European Register of Road Transport Undertakings, i det följande ERU) får myndigheten i svaret uppgifter om antalet fordon som ett transportföretag förfogar över. Denna uppgift bör kunna ligga till grund för att enligt 10 kap. 3 § tredje stycket förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. uppskatta ett utländskt före-

tags årsomsättning. Någon särreglering avseende hur årsomsättningen ska uppskattas i samband med ett beslut om förskott bedöms därför inte vara nödvändig. I de fall ett utländskt företag inte har ett gemenskapstillstånd eller om det inte är möjligt att få uppgifter om antalet fordon, är det upp till behöriga myndigheter att utifrån annan information uppskatta företagets årsomsättning. För att möjliggöra för polismannen eller bilinspektören att fatta ett beslut om förskott bör det finnas tydliga riktlinjer om hur han eller hon ska uppskatta företagets årsomsättning. Hur ett utländskt företags omsättning bör uppskattas är något som berörda myndigheter behöver ta ställning till och ha utarbetade riktlinjer för. Sådana riktlinjer skulle kunna utarbetas inom den gemensamma tillsynsstrategi som Transportstyrelsen ansvarar för enligt 7 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Som framgår ovan kan en sammanlagd sanktionsavgift uppgå till 800 000 kronor. Mot bakgrund av att det kan vara svårt för ett företag att omedelbart betala en så hög avgift finns skäl att överväga om det bör införas ett lägre takbelopp vid beslut om förskott. I fråga om de andra regelverk där förskott för sanktionsavgift kan beslutas kan det konstateras att sanktionsavgiften vid överträdelser av cabotagebestämmelserna uppgår till 40 000 kronor. En överlastavgift har i princip inte någon övre gräns men uppgår i genomsnitt till mindre än 10 000 kronor. I fråga om sådana sanktionsavgifter för överträdelser mot kör- och vilotidsbestämmelserna som påförs svenska företag efter kontroll av Transportstyrelsen uppgick den genomsnittliga sammanlagda sanktionsavgift som påfördes ett företag efter en vägkontroll under 2019 till 22 900 kronor. I över 90 procent av ärendena var den sammanlagda sanktionsavgiften 40 000 kronor eller lägre. Utifrån uppgifterna från 2019 kan det uppskattas att de flesta beslut om förskott kommer att uppgå till högst 40 000 kronor. De två vanligaste konstaterade överträdelserna vid en vägkontroll under 2017 och 2018 var utebliven besiktning av färdskrivaren och felaktig användning av diagramblad/förarkort, dvs. överträdelserna avsåg bestämmelser i färdskrivarförordningen. De nämnda överträdelserna utgjorde runt 70 procent av andelen av konstaterade överträdelser vid kontrollerna. Till skillnad mot vad som är fallet för kör- och vilotidsförordningen kan överträdelser mot färdskrivarförordningen som begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz inte beivras vid en kontroll i Sverige. De utländska ekipagen utför av naturliga skäl fler transporter utanför Sverige än ett svenskt ekipage, varför ett svenskt ekipage i högre grad kan beivras för överträdelser mot färdskrivarförordningen i samband med en vägkontroll. Mot denna bakgrund kan den sammanlagda storleken på den sanktionsavgift som ska påföras efter en vägkontroll förväntas vara lägre för ett utländskt företag. Det är dock sannolikt att fokus kommer att läggas på de överträdelser som har betydligt högre sanktionsavgifter och att de sanktionsavgifter som nu föreslås påföras vid överträdelser av de nya bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen kan driva upp den totala avgift som påförs i ett ärende.

I de fall där en högre sammanlagd sanktionsavgift är aktuell beror det framför allt på att överträdelserna är allvarliga. Att införa en sådan begränsning som ett lägre takbelopp i de nu aktuella situationerna skulle innebära får anses vara i strid med regelverkets syfte. Det skulle även strida mot icke-diskrimineringsprincipen om ett utländskt företag skulle

påföras en lägre sanktionsavgift än ett företag med hemvist i Sverige. Det bedöms alltså inte finnas skäl att införa ett lägre takbelopp än 800 000 kronor i samband med beslut om förskott.

När en polisman eller bilinspektör fastställer vilket belopp en förare ska betala i förskott tillämpas 10 kap. 3 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. I likhet med vad som är fallet enligt 8 a § andra stycket lagen om överlastavgift bör det emellertid uttryckligen framgå enligt vilka bestämmelser ett förskott ska beräknas. För att förtydliga att 10 kap. 3 § i förordningen ska tillämpas vid ett beslut om förskott enligt förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., föreslås ett tillägg om detta i 10 kap. 5 §.

3.3 Övriga ändringar

Förslag: Transportstyrelsen ska fullgöra vissa uppgifter om att lämna bistånd till andra medlemsstater enligt kör- och vilotidsförordningen och utses till behörig myndighet i fråga om beslut om utbyte av förarkort.

Giltighetstiden för ett kontrollkort ändras från fem till två år.

Skälen för förslaget

Nationella undantag

Enligt artikel 13.1 i kör- och vilotidsförordningen får medlemsstaterna inom sitt eget territorium medge undantag för vissa vägtransporter från tillämpningen av artiklarna 5–9. Enligt artikel 3.3 i färdskrivarförordningen får medlemsstaterna även undanta dessa transporter från färdskrivarförordningens tillämpningsområde.

Sverige har i 2 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. infört undantag för vissa av de transporter som räknas upp i artikel 13.1 i kör- och vilotidsförordningen. Ett av undantagen avser fordon som uteslutande används på öar som har en areal av högst 2 300 kvadratkilometer och som inte är förenade med landet i övrigt genom vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon. Artikel 13.1 har justerats så att undantaget även omfattar regioner som är isolerade från övriga nationella territorier. Ön eller regionen får dock inte angränsa till en annan medlemsstat. Denna ändring saknar betydelse för svensk del, eftersom Sverige saknar sådana isolerade regioner som avses i artikeln. Någon ändring i den aktuella punkten i 2 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider föreslås därför inte.

Genom ändringsförordningen har det även införts ett par nya punkter i artikel 13.1 i kör- och vilotidsförordningen. Frågan om huruvida dessa möjligheter till nationella undantag bör utnyttjas kommer att hanteras i ett senare skede.

Tillfälliga undantag

Artikel 14 i kör- och vilotidsförordningen reglerar möjligheten för medlemsstaterna att medge undantag för transporter som genomförs under extraordinära omständigheter. Genom en ändring i punkt 2 i artikeln har

förutsättningarna för detta förtydligats. Enligt bestämmelsen får medlemsstaterna i brådskande fall, under exceptionella omständigheter, medge ett tillfälligt undantag under högst 30 dagar, vilket ska vara vederbörligen motiverat och omgående meddelas kommissionen. Kommissionen ska omedelbart offentliggöra denna information på en offentlig webbplats. Av 2 kap. 3 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter eller i enskilda fall besluta om undantag enligt de förutsättningar som anges i artikel 14 i kör- och vilotidsförordningen och artikel 3.3 i färdskrivarförordningen. Ändringen i artikel 14.2 i kör- och vilotidsförordningen föranleder inte någon ändring i den nationella regleringen.

Bistånd enligt artikel 22.1 i kör- och vilotidsförordningen

I artikel 22 i kör- och vilotidsförordningen finns bestämmelser om samarbete mellan medlemsstaterna i syfte att kontrollera efterlevnaden av förordningen. Enligt artikel 22.1 ska medlemsstaterna bl.a. bistå varandra vid kontroll av efterlevnaden. Enligt den nya artikeln 22.3a i kör- och vilotidsförordningen ska medlemsstaten vid utbyte av information använda de organ för samverkan som utsetts i enlighet med artikel 7 i kontrolldirektivet. Transportstyrelsen är sedan tidigare utsedd att fullgöra de skyldigheter som räknas upp i den artikeln. Transportstyrelsen bör därför även vara det organ som för Sveriges räkning lämnar och begär bistånd enligt artikel 22.1 i kör- och vilotidsförordningen. En bestämmelse om detta bör därför införas i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Informationsutbyte enligt artikel 22.2 i kör- och vilotidsförordningen

Enligt artikel 22.2 i kör- och vilotidsförordningen ska de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna utbyta information om överträdelse och sanktioner. Bestämmelsen har kompletterats med ytterligare ett led som föreskriver att informationsutbytet även ska avse annan särskild information, inbegripet företagets riskvärdering, som kan få konsekvenser för efterlevnaden av kör- och vilotidsförordningen.

Kontroller av att kör- och vilotidsreglerna följs ska ske oftare och mer ingående hos vissa företag. Urvalet baseras på det relativt stora antal överträdelse eller allvarliga överträdelse av reglerna som har begåtts inom ett företags verksamhet (riskvärdering). Ett företags riskvärde är registrerat i vägtrafikregistret. Uppgiften är en belastningsuppgift som tillförts vägtrafikregistret för vilken det råder absolut sekretess enligt 35 kap. 4 § 3 offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Om sekretess gäller för en uppgift, får uppgiften som huvudregel inte röjas för en utländsk myndighet eller en mellanfolklig organisation. Enligt 8 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen kan dock uppgiften lämnas ut bl.a. om utlämnandet sker i enlighet med särskild föreskrift i lag eller förordning. Bestämmelser om vägtrafikregistret finns i vägtrafikdatalagen (2019:369) och vägtrafikdataförordningen (2019:382). Enligt 5 kap. 15 § vägtrafikdataförordningen får uppgifter ur vägtrafikregistret lämnas ut till en utländsk myndighet om utlämnandet sker med anledning av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen. Bestämmelsen är sekretessbrytande och innebär att de nu aktuella uppgifterna, som enligt artikel 22.2 kör- och

vilotidsförordningen ska utbytas mellan de behöriga myndigheterna, kan lämnas ut trots sekretess. Transportstyrelsen kan alltså med stöd av gällande bestämmelser lämna ut uppgifter om företags riskvärde till behöriga myndigheter i andra medlemsstater. Något behov av författningsändringar i detta avseende finns därför inte.

Ett transportföretag kan bedrivas som enskild näringsverksamhet. I de fallen kan de uppgifter som enligt kör- och vilotidsförordningen ska utbytas utgöra personuppgifter. Enligt 2 kap. 16 § vägtrafikdatalagen får personuppgifter behandlas i vägtrafikregistret om det är nödvändigt för att fullgöra en rättslig skyldighet att registrera eller på annat sätt dokumentera en personuppgift eller en förpliktelse som följer av ett internationellt åtagande. Enligt 2 kap. 17 § vägtrafikdatalagen får personuppgifter som behandlas enligt 2 kap. 16 § också behandlas om det är nödvändigt för att tillhandahålla information till en utländsk myndighet om utlämnandet sker med anledning av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen. Mot denna bakgrund finns det inte heller några hinder i dataskyddsregleringen mot att lämna ut de aktuella uppgifterna till behöriga myndigheter i andra medlemsländer. Inte heller i detta avseende finns behov av ytterligare reglering.

Plombering

I artikel 22 i färdskrivarförordningen finns bestämmelser om installation och reparation av färdskrivarutrustning. Godkända montörer, verkstäder eller fordonstillverkare ska i enlighet med typgodkännandeintyget plombera färdskrivaren efter att ha kontrollerat att den fungerar korrekt. Enligt artikel 22.5 ska även färdskrivarkomponenter plomberas enligt typgodkännandeintyget. Artikeln reglerar också under vilka förhållanden plomberingen får tas bort eller brytas och hur plomberingarna ska bytas ut. För att kunna kontrollera en färdskrivare kan en kontrolltjänsteman behöva bryta plomberingen. Om en plombering bryts eller tas bort, ska den bytas ut av en godkänd montör eller verkstad utan oskäligt dröjsmål och senast inom sju dagar. För att minska det merarbete som uppstår för transportföretag och kontrollmyndigheter om en kontrolltjänsteman skulle bryta eller avlägsna en plombering har artikel 22.5 ändrats så att en kontrolltjänsteman som utrustats med plomberingsutrustning och ett unikt särskilt märke får återplombera färdskrivaren under vissa förhållanden. Behörig kontrolltjänsteman är en polisman eller bilinspektör vid Polismyndigheten eller en särskilt förordnad tjänsteman vid Transportstyrelsen (se 7 kap. 1 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.).

Artikel 22.5 är direkt tillämplig och förutsätter inte att samtliga behöriga kontrolltjänstemän utrustas med plomberingsutrustning och ett unikt särskilt märke. Transportstyrelsen får enligt 10 kap. 16 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. meddela föreskrifter om verkställigheten av färdskrivarförordningen. Föreskrifter om kontroll ska meddelas efter det att Polismyndigheten har hörts. Om behov skulle finnas av kompletterande bestämmelser vad gäller plomberingen och det unika märket, bedöms det lämpligast att Transportstyrelsen efter att Polismyndigheten hörts meddelar sådana föreskrifter med stöd av nämnda

bemyndigande. Någon ytterligare reglering med anledning av ändringen i artikel 22.5 i färdskrivarförordningen behövs alltså inte.

Förarkort

Enligt en ny bestämmelse i artikel 26.7a i färdskrivarförordningen får den behöriga myndigheten i medlemsstaten kräva att en förare ersätter förarkortet med ett nytt kort om detta är nödvändigt i syfte att uppfylla relevanta tekniska specifikationer.

Transportstyrelsen är enligt 5 kap. 1 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. behörig myndighet att utfärda, förnya, ersätta och återkalla ett förarkort. Styrelsen bör även utses till behörig myndighet enligt artikel 26.7a i färdskrivarförordningen vilket innebär att styrelsen kan besluta om att en förare behöver byta ut sitt förarkort.

Giltighetstiden för kontrollkort

I 5 kap. 3 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. regleras giltighetstiden för de olika färdskrivarkorten (förarkort, företagskort, kontrollkort och verkstadskort). Enligt bestämmelsen är ett kontrollkort giltigt i fem år.

Giltighetstiden för färdskrivarkort påverkas inte av ändringsförordningen. I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 när det gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av färdskrivare och deras komponenter regleras dock bl.a. giltighetstiden för certifikaten för färdskrivarkorten. Enligt genomförandeförordningen är giltighetstiden för ett certifikat för ett kontrollkort två år. Mot denna bakgrund bör bestämmelsen i 5 kap. 3 § i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ändras på så sätt att giltighetstiden för ett kontrollkort anges till två år.

3.4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Förordningsändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2021.

Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för överträdelser som har ägt rum före den 1 maj 2021.

Skälen för förslagen

Ändringsförordningen trädde i kraft den 20 augusti 2020. Av den anledningen bör ändringarna i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. börja gälla så snabbt som möjligt. Därför föreslås att ändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2021. Med beaktande av förbudet mot att retroaktivt ändra bl.a. straffbestämmelser föreslås att en övergångsbestämmelse införs om att de äldre föreskrifterna fortfarande ska gälla för överträdelser som har ägt rum före den 1 maj 2021.

4 Konsekvenser

Bedömning: Förslagen bedöms leda till att företagens konkurrensvillkor blir mer rättvisa, att förarnas arbetsvillkor förbättras och att trafiksäkerheten ökar. Företagen kan få högre kostnader för dokumentation och högre tillsynsavgifter. Utländska företag och transportköpare kommer att få ökade stilleståndskostnader vid ett beslut om förskott.

Transportstyrelsen kommer att få fler ärenden att handlägga och därmed ökade kostnader. Myndigheten kommer även att få vissa kostnader för systemutveckling, utbildning av medarbetare och uppdateringar av vägledningar och mallar. Även Polismyndigheten kommer att få en ökad arbetsbelastning genom att vissa av vägkontrollerna kommer att ta längre tid. Polismyndigheten kommer också att behöva organisera utbildningsinsatser för polismän och bilinspektörer. Åklagarmyndigheten kommer att behöva se över myndighetens föreskrifter, och de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms få en marginell ökning av antalet överklaganden att hantera. Kostnaderna för de statliga myndigheterna rymms inom befintliga anslagsramar.

Staten förväntas få ökade intäkter om mellan 6 och 7 miljoner kronor.

Skälen för förslagen

Problembeskrivning och syfte med förslagen

Kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen har ändrats och de nya bestämmelserna började gälla den 20 augusti 2020. Enligt artikel 19.1 i kör- och vilotidsförordningen ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelse av de nämnda förordningarna och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva och stå i proportion till hur allvarliga de är samt vara avskräckande och icke-diskriminerande.

Förslagen i promemorian syftar till att säkerställa att regelverken tillämpas av transportföretagen och förarna som utför transporter i Sverige. Förslaget förväntas leda till förbättrade arbetsvillkor för förare, ökad trafiksäkerhet och en mer rättvis konkurrens mellan transportföretagen.

Alternativa lösningar

En alternativ lösning är att inte föreslå några ändrade ansvarsbestämmelser eller nya sanktioner tills en harmoniserad kategorisering av överträdelsernas allvarlighetsgrad beslutas av Europeiska kommissionen. Med en sådan lösning finns det en överhängande risk att vissa transportföretag och förare inte följer de nya bestämmelser eftersom de vet att överträdelsena inte kan beivras. Det skulle innebära att förarna inte får de förbättrade arbetsvillkor som bestämmelserna syftar till.

I stället för att föreslå att utländska företag ska betala förskott för sanktionsavgiften vid överträdelse mot regelverken är en möjlighet att ha kvar dagens regler. En sådan lösning innebär att möjligheten att verkställa en påförd sanktionsavgift är mycket begränsad. De utländska företagen

skulle alltså i praktiken undgå att påföras en sanktionsavgift, vilket skulle innebära att de svenska och utländska företagen behandlas olika. Utan möjligheten till förskott finns en risk att de ändrade bestämmelserna inte leder till att trafiksäkerheten ökar, förarnas arbetsvillkor förbättras och konkurrensen mellan transportföretagen blir mer rättvis.

Vilka berörs av regleringen?

Bestämmelserna är tillämpliga på dem som utför godstransporter med ett fordon eller en fordonskombination med en vikt över 3,5 ton eller persontransporter med en buss vid transporter som enbart utförs inom unionen eller mellan unionen och Schweiz eller de länder som är parter i avtalet till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Bestämmelserna gäller med vissa undantag alla som utför transporter och alltså inte enbart de som bedriver yrkesmässig trafik. Från den 1 juli 2026 omfattas även de som utför internationella godstransporter eller cabotagetransporter med ett fordon eller en fordonskombination med en vikt över 2,5 ton.

I slutet av 2018 fanns 16 926 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässiga godstransporter på väg i Sverige. Av åkeriföretagen bedrevs 62 procent som aktiebolag och 35 procent var enskilda näringsidkare. Av företagen var 46 procent enmansföretag och 36 procent hade 1–4 anställda. Fler än 100 anställda hade 0,5 procent av företagen. Under 2018 var 901 företag verksamma i bussbranschen i Sverige. Av dem bedrev 272 linjeförtrafik och 629 charter- och fjärrtrafik. Av bussföretagen bedrevs 57 procent som aktiebolag och 39 procent var enskilda näringsidkare. Av företagen var närmare hälften enmansföretag och 22 procent hade 1–4 anställda. Fler än 100 anställda hade 3 procent av företagen.

Även andra företag som utför transporter i sin verksamhet är berörda. Även utländska företag som utför transporter i Sverige och transportköparna påverkas av förslagen. Även lastbils- och bussförarna som kör gods- eller persontransporter är berörda. Även kunderna och då främst passagerarna till utländska bussföretag kan påverkas av förslaget.

När det gäller myndigheter berör förslagen Polismyndighetens, Transportstyrelsens, Åklagarmyndighetens och de allmänna domstolarnas verksamhet.

Konsekvenser för företag

Förslaget innebär inte några nya skyldigheter för företagen. Det medför däremot att transportföretagens ansvar utökas så att det kan påföras en sanktionsavgift vid överträdelse av de nya bestämmelserna och att utländska transportföretag kan påföras en effektiv sanktion. Förslaget medför att de berörda transportföretagen får ökade incitament att följa gällande bestämmelser om kör- och vilotider. På så sätt påverkas konkurrenssituationen mellan transportföretagen så att den blir mer rättvis. Förslagen bedöms också leda till att konkurrensförhållandena mellan svenska transportföretag och utländska transportföretag blir mer jämlika.

Enligt kör- och vilotidsförordningen ska ett transportföretag dokumentera hur det uppfyller skyldigheten att organisera förarnas arbete så att föraren kan återvända till arbetsstället där han eller hon normalt är stationerad eller till sin bostad för att där tillbringa minst en normal veckovila. En tänkbar konsekvens av att sanktionsavgiften vid en

överträdelse mot bestämmelsen föreslås vara 20 000 kronor är att ett transportföretag får högre administrativa kostnader. Det beror på att företaget med hänsyn till avgiftens storlek kan tänkas lägga särskild kraft på att säkerställa dokumentation som visar att det har uppfyllt sin skyldighet. Enligt förslaget ska ett transportföretag även bevara bevis på att det har betalat för en föräres inkvartering. Transportföretaget kommer även med anledning av det att få vissa administrativa kostnader. Att företaget bevarar uppgifterna är en förutsättning för att det vid en kontroll ska kunna visa att det uppfyllt sin skyldighet enligt kör- och vilotidsförordningen. Med hänsyn till den höga sanktionsavgiften kan företagets administrativa kostnader bli högre än vad som hade varit fallet med en lägre avgift.

Utöver att de utländska transportföretagen genom förskott kommer att betala en sanktionsavgift vid konstaterade överträdelser, kommer de att få ökade stilleståndskostnader i samband med ett beslut om förskott i de fall som förskottet inte kan betalas omgående. Transportköparen kommer också att få kostnader för stillestånd om ett utländskt transportföretag inte betalar förskottet direkt, eftersom godsleveransen i de fallen kommer att bli försenad. Detta är avsikten med förslaget, eftersom det då skapas en drivkraft för det utländska transportföretaget att betala förskottet för sanktionsavgiften.

Sanktionsavgifterna för överträdelserna av de nya bestämmelserna föreslås vara höga, vilket vid en tillsyn kan leda till att sanktionsavgiften som ett företag med lägre årsomsättning kan påföras bli lägre än de föreslagna sanktionsavgifterna på 20 000 kronor. Om en årsomsättning saknas, uppskattas företaget ha en årsomsättning om 1,7 miljoner kronor per fordon. Ett företag med ett fordon kan i det fallet enbart påföras en sanktionsavgift om 17 000 kronor vid en tillsyn oaktat hur många överträdelser som konstaterats vad gäller kör- och vilotider och färdskrivaren (se avsnitt 3.2). Detta kan leda till en sämre regelefterlevnad bland mindre företag. Om företaget vid upprepade tillfällen bryter mot kör- och vilotidsbestämmelserna, riskerar det i förlängningen att företagets tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik återkallas. Denna risk får anses vara så betydande för företagen att den motverkar risken för en försämrad regelefterlevnad.

Storleken på en sammanlagd sanktionsavgift är som nämnts begränsad till en procent av ett företags årsomsättning. Systemet tar på så sätt hänsyn till små företag. Någon annan särskild hänsyn till små företag bedöms inte behövas.

Konsekvenser för förare

Förslaget innebär att ansvarsbestämmelserna för förarna ändras så att en förare kan dömas till penningböter för överträdelser mot att tillbringa den normala veckovilan i fordonet eller i vissa fall påföras en sanktionsavgift. Orsaken till de ändrade ansvarsbestämmelserna är att förbudet riktar sig till föraren när han eller hon tar ut sin normala veckovila eller en annan veckovila som är längre än 45 timmar. En penningbot eller en sanktionsavgift för en enskild överträdelse är begränsad till 4 000 kronor. Det är dock transportföretagets ansvar att säkerställa att föraren inte tvingas tillbringa den normala veckovilan i fordonet och betala kostnader

för inkvarteringen utanför för fordonet. Förslagen i promemorian förväntas leda till att förarna får bättre arbetsvillkor, eftersom transportföretagen mot bakgrund av de föreslagna sanktionsavgifterna förväntas följa de nya bestämmelserna i hög grad.

Konsekvenser för passagerare

Passagerare till bussföretag kan påverkas om en buss i samband med ett beslut om förskott förbjuds att fortsätta färden. Motsvarande gäller redan om föraren får ett beslut om förskott. Möjligheten att verkställa ett beslut om förskott för att få en effektiv sanktion och på så sätt öka incitamenten för företagen att följa kör- och vilotidsbestämmelserna bedöms vara av så stor vikt att den olägenhet som passagerarna kan råka ut för i sammanhanget får anses vara försvarlig.

Konsekvenser för myndigheter

Förslagen innebär för Transportstyrelsen att myndigheten kommer att behöva justera mallar och blanketter. Transportstyrelsen kommer även att behöva utarbeta ny praxis och vägledning med anledning av det ändrade regelverket, och de som arbetar med att genomföra kontroller behöver få utbildning om de nya bestämmelserna. Kontrollförfarandet kommer också att bli mer omfattande, vilket innebär en utökad handläggning vid företagskontrollerna. Med anledning av förslaget om förskott kommer Transportstyrelsen att få hantera fler ärenden. Antalet ärenden uppskattas öka med 300 per år, och handläggningstiden bedöms uppgå till i snitt åtta timmar totalt per ärende. Själva överprövningen av beslutet om förskott bedöms uppgå till 20 minuter. Ökningen av antalet ärenden innebär alltså en ökad belastning på Transportstyrelsens jourverksamhet. Det är denna jour som en polisman eller bilinspektör tar kontakt med när ett beslut om förskott och ett beslut om att fordonet inte får fortsätta färden underställs Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen kommer även att få en ökad arbetsbelastning när den slutligen ska pröva de tillkommande ärendena. Totalt kommer de tillkommande arbetsuppgifterna uppskattningsvis att uppgå till 2 400 timmar per år. Transportstyrelsen bedöms även få systemutvecklingskostnader om runt 500 000 kronor för att anpassa ärendehanteringssystemet och den digitala jourtelefonen. Transportstyrelsen kommer att få tillkommande arbetsuppgifter som tillsammans bedöms leda till ökad handläggning hos Transportstyrelsen motsvarande 3 årsarbetskrafter initialt och 2,5 årsarbetskraft fortlöpande. De tillkommande arbetsuppgifterna och systemutvecklingskostnaderna för Transportstyrelsen kan hanteras inom befintlig anslagsram.

Polismyndigheten utför redan kontroller på väg och kan, om överträdelse av kör- och vilotidsbestämmelserna konstateras vid en vägkontroll, skicka en rapport till Transportstyrelsen som utreder transportföretagets ansvar. Förslaget om förskott innebär inte att en polisman eller bilinspektör behöver utföra fler vägkontroller. Däremot tillkommer det uppgifter i samband med kontrollen om det blir aktuellt att besluta om ett förskott genom att kontakt behöver tas med transportföretaget, beslutet måste underställas Transportstyrelsen och, om förskottet inte betalas, fordonet t.ex. ska klampas. Detta kan innebära att kontrollen förlängs i uppskattningsvis 300 fall. Det är även troligt att fler

ekipage kommer att hindras från att fortsätta sin färd, vilket innebär att en polisman eller bilinspektör även behöver återvända till kontrollplatsen för att släppa fordon fler gånger än i dag. Även inom Polismyndigheten behöver de som arbetar med kontrollerna få utbildning om de nya bestämmelserna. Polismyndigheten kan hantera de tillkommande arbetsuppgifterna inom befintlig anslagsram.

Åklagarmyndigheten kan behöva ändra i Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsboten för vissa brott (ordningsbrottskatalogen) med anledning av förslaget till ändrade ansvarsbestämmelser. Arbetet bedöms inte vara mer omfattande än att det ryms inom de befintliga anslagen för myndigheten.

I och med att Transportstyrelsen kommer att fatta beslut om sanktionsavgifter i fler fall, kan antalet ärenden som överklagas till Förvaltningsrätten i Falun öka. I förskottsärenden överklagades 1,4 procent av ärendena som gällde överlastavgift och 3,9 procent av ärendena som gällde sanktionsavgift för otillåten cabotagetransport under 2019, vilket skulle kunna innebära att antalet överklaganden till Förvaltningsrätten i Falun ökar med upp till 12 per år. De tillkommande målen kan hanteras inom befintlig anslagsram för myndigheten.

Övriga konsekvenser för staten

Regelefterlevnaden bland transportföretag och förare förväntas öka med anledning av de föreslagna ansvarsbestämmelserna och sanktionerna samt möjligheten att besluta om förskott. De allra flesta företag i Sverige organiserar redan i dag verksamheten så att föraren inte tillbringar den normala veckovilan i fordonet och så att han eller hon regelbundet kan återvända till sin bostad. De nya sanktionsavgifterna förväntas därför inte påverka statens finanser nämnvärt. Statens intäkter förväntas däremot öka med anledning av införandet av förskott. Om den genomsnittliga sanktionsavgiften blir 22 900 kronor, skulle det kunna innebära ökade intäkter till staten om 6 870 000 kronor per år. Som tidigare nämnts är det sannolikt att kontrollerna kommer att inriktas mot de allvarligaste överträdelseerna, för vilka höga sanktionsavgifter gäller. De föreslagna sanktionsavgifterna skulle kunna driva upp den genomsnittliga avgiften i vissa fall, vilket i sin tur kan innebära att statens intäkter ökar med mer än 6 870 000 kronor. Om regelefterlevnaden efterhand ökar, kommer statens intäkter att minska allt eftersom.

Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män

Förslaget bedöms inte påverka jämställdheten mellan kvinnor och män.

Konsekvenser i övrigt

Förslaget bedöms inte få några konsekvenser för miljön.

Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslagen syftar till att införa sanktioner för överträdelser av bestämmelser i EU-förordningar i enlighet med artikel 19.1 och 19.2 i kör- och vilotidsförordningen och artikel 41.1 i färdskrivarförordningen, och de bedöms därför vara förenliga med relevant EU-rätt.