

Enheten för EU:s inre marknad

Välj ett objekt.

2024-10-16 Dnr 2024/01050-2

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Remiss av Arbetsmiljöverkets promemoria Lättnader för företag vid tillämpningen av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare

(Ert diarienummer: LI2024/01419)

Kommerskollegium ansvarar för frågor som rör utrikeshandel, EU:s inre marknad och EU:s handelspolitik. Vårt uppdrag är att verka för frihandel. Det innebär att vi verkar för fri rörlighet på den inre marknaden och för liberaliseringar av handeln mellan EU och omvärlden samt globalt. I kollegiets inre marknadsuppdrag ingår bland annat att verka för ett enhetligt genomförande och en korrekt tillämpning av EU-rätten i Sverige.

Inom ramen för detta har kollegiet rollen som Sveriges Solvit-center med uppgift att handlägga hinderfrågor och andra problem för den fria rörligheten på den inre marknaden inom ramen för Solvit-nätverket. Kollegiet har även rollen som nationell samordnare av informationssystemet för den inre marknaden (IMI), vilket innefattar att registrera och informera svenska myndigheter om systemet och underlätta kommunikationen mellan myndigheter i Sverige och andra EU-länder och länder inom EES.

Våra kommentarer nedan lämnas utifrån vårt inre marknadsuppdrag, erfarenheter från Solvit och vår roll som nationell samordnare av IMI.

Varningsinstitutet ska även gälla i förhållande till utländska företag

Vi välkomnar den analys som gjorts av kravet i kör- och vilotidsförordningen om att sanktioner ska vara icke-diskriminerande (s. 24). En varning ska alltså även kunna meddelas ett företag som har hemvist i en annan medlemsstat, i stället för att företaget påförs en sanktionsavgift, enligt samma regler som gäller för svenska företag. I det följande har vi analyserat detta utifrån erfarenheter från Solvit.

Förskott för överträdelser ska fortsatt beslutas vid en vägkontroll

I motiveringen till varför regler om varningsinstitutet införs, anför utredningen att prövningen av huruvida en varning ska meddelas många gånger kommer vara beroende av att transportföretaget för fram omständigheter som talar för att detta är en tillräcklig åtgärd.¹

När det gäller företag etablerade i utlandet, upptäcks överträdelser av kör- och vilotidsreglerna i Sverige endast vid vägkontroller (inte vid företagskontroller). Det utländska transportföretaget ska vid en överträdelse påföras en sanktionsavgift här. Till följd av att möjligheten att verkställa en sanktionsavgift utomlands är begränsad har, sedan tidigare regleringsförslag, införts en möjlighet för en polisman eller bilinspektör att, när den som ska påföras en sanktionsavgift inte har sin hemvist i Sverige, vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften². Kollegiet vill i detta sammanhang påminna om möjligheten för svenska myndigheter att använda IMI för verkställan av fordringar på ett företag med hemvist i någon av medlemsstaterna.

Enligt förslaget i nuvarande promemoria anges alltså även att en prövning av om ett företag ska meddelas en varning i stället för en sanktionsavgift inte bör göras av en polisman eller bilinspektör i samband med en vägkontroll (s. 25). Skälet anges vara att de kontrollerande tjänstemännen bedöms ha begränsade möjligheter att under tiden en vägkontroll pågår avgöra huruvida en varning ska kunna meddelas för en viss överträdelse.

Vi uppfattar alltså att det i praktiken innebär att ett utländskt transportföretag alltid kommer att kunna åläggas ett förskott för en sanktionsavgift, trots att varningsinstitutet införs för att åstadkomma en lättnad för företag i de fall en varning hade kunnat anses utgöra en tillräcklig åtgärd för den överträdelse som varit aktuell vid vägkontrollen. Det framstår som att effekten av lättnaden i högre grad kommer att utebli för just utländska transportföretag. De behöver alltså i varje ärende där sanktionsavgift påförts, helt förlita sig på att Transportstyrelsen vid sin senare prövning av den redan utfärdade och förskotterade sanktionsavgiften, objektivt kommer att beakta eventuella invändningar från företaget som innebär att en varning hade varit tillräcklig för överträdelsen. Även här bör myndigheten använda sig av IMI för att säkerställa att en varning är en mer lämplig påföljd.

Solvits erfarenheter

I vår roll som Sveriges Solvit-center hanterade Solvit Sverige under år 2022 ett ökat antal ärenden från utländska transportföretag som erlagts penningböter, sanktionsavgifter eller klampning av fordon, vid vägkontroller i Sverige.³ Även om Solvit i de ärenden som då utreddes inte kunde konstatera att Transportstyrelsen

¹ Prövning av frågan om att påföra varning, s. 23

² 10 kap. 5 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

³ Årsrapport 2022 Solvit Sverige,

<https://www.kommerskollegium.se/publikationer/rapporter/2023/arsrapport-solvit-2022/>

begått en direkt överträdelse vid tillämpningen av reglerna om kör- och vilotider, var det ökade antalet klagomål till Solvit-funktionen ett tecken på att utländska yrkesförare vid transporter i Sverige ansåg att de inte fått gehör för sin redogörelse i samband med vägkontrollerna eller att företagets bevisning inte tillmätts betydelse vid Transportstyrelsens bedömning.

Analys av förslaget om fortsatt förskotterad sanktionsavgift och effekten för utländska företag

Mot bakgrund av Solvits erfarenheter vill vi lyfta vikten av att svenska och utländska företag, inte bara utifrån regelverket utan även dess tillämpning, har samma förutsättningar för en likabehandling vid bedömning av om en varning ska meddelas, i stället för att en sanktionsavgift påförs.

Vi anser att det föreslagna tillvägagångssättet om att reglerna om förskotterad sanktionsavgift för utländska företag kommer fortsätta tillämpas vid vägkontroller, trots att det införs ett varningsinstitut, kan innebära en viss rättsosäkerhet för utländska transportföretag i Sverige.

Det framstår som potentiellt svårare för ett utländskt företag att åtnjuta den lättnad i form av en varning vid tillämpning av reglerna om kör- och vilotider som är avsedd att vara möjlig, om en sanktionsavgift redan påförts och erlagts. Om lättnaden i praktiken inte kommer aktualiseras för utländska företag under motsvarande förutsättningar som för ett svenskt transportföretag, finns en risk att förslaget eller dess tillämpning inte anses uppfylla EU-rättens principer om likabehandling och icke-diskriminering.

Kommerskollegium föreslår därför att tillämpningen av varningsinstitutet bör utvärderas efter ett års tillämpning. Statistik bör presenteras från Transportstyrelsen om i vilken utsträckning och på vilka grunder sanktionsavgifter kvarstår eller återbetalats efter prövning enligt varningsinstitutet av utländska företags sanktionsavgifter.

Sanktioner för överträdelser av färdskrivarförordningen som har begåtts i ett annat land och informationsutbyte mellan myndigheter i medlemsländerna

Som en konsekvens av ändringen i artikel 19.2 i kör- och vilotidsförordningen⁴, bör förare och transportföretag påföras sanktionsavgift även för överträdelser av färdskrivarförordningen som har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz. För att detta ska kunna ske, finns ett behov av att göra efterforskningar av utländska företag. En behörig myndighet ska vidare regelbundet (enligt artikel 22) översända information till en behörig myndighet i en annan medlemsstat om överträdelser som begåtts av företag som är hemmahörande i den andra medlemsstaten och de påföljder som dessa överträdelser medfört. Utifrån kollegiets roll som samordnare för IMI-systemet vill vi lyfta att det är tekniskt möjligt att lösa svårigheter med informationsutbyte mellan berörda myndigheter i

⁴ Bestämmelsen ändrades genom förordning (EU) 2024/1258

medlemsländerna, genom att använda IMI-modulerna. Vi gör bedömningen att det skulle underlätta att detta system används aktivt för ett effektivt utbyte av informationen.

Avslutningsvis bedömer vi att förslagen inte aktualiserar EU:s anmälningsprocedurer för varor eller tjänster, som Kommerskollegium administrerar.⁵

Ärendet har avgjorts av enhetschefen Agnès Courades Allebeck i närvaro av utredaren Charlotte von Mentzer, föredragande.

⁵ EU-direktiv 2015/1535, anmälningsdirektivet.