

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Yttrande över Lättnader för företag vid tillämpningen av reglerna om kör och vilotider och färdskrivaren

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Förslaget innebär förändringar av regler om kör- och vilotider vid transporter. Generellt verkar förslaget i en förenklande riktning och innebär besparingar för såväl företag som myndigheter.

Regelrådet finner att bakgrund och syfte med förslaget har beskrivits tillräckligt tydligt. Även beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten håller tillräcklig kvalitet och detsamma gäller särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande. De berörda företagen har beskrivits tillräckligt tydligt liksom vilka kostnader som uppkommer till följd av förslaget.

Beskrivningarna av alternativa lösningar, påverkan på konkurrensförhållanden, behovet av speciella informationsinsatser, intäkter samt hur och när konsekvenserna av förslaget ska utvärderas har bedömts bristfälliga.

Effekter om ingen reglering kommer till stånd hade kunnat utvecklas vidare, men kan ändå förstås av remissens allmänna beskrivningar.

Beskrivningen av särskild hänsyn till små företag kan ses som godtagbar.

Som helhet anser Regelrådet att konsekvensutredningen uppfyller kraven.

Innehållet i förslaget

Av beskrivningen i promemorian framgår att vid överträdelse av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare ska transportföretaget i vissa fall meddelas en varning i stället för att påföras en sanktionsavgift. Detta sker under förutsättning att varning är tillräcklig med hänsyn till överträdelsens allvar och omständigheterna i övrigt. Det kan noteras att den större delen av transporter till och från Sverige hanteras av utländska företag som också lyder under de nya reglerna.

Förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2025

Bedömning av delaspekter

Problembeskrivning och syftet med förslaget

Förslagsställaren uppger att syftet med förslaget är att ge företagen bättre förutsättningar att förstå hur regelverket fungerar, hur det ska tillämpas och vad som måste åtgärdas för att nya överträdelse inte ska inträffa. Förslaget syftar också till att förbättra förarnas arbetsmiljö.

Bakgrunden till att de nya reglerna införs är bland annat att det nuvarande systemet kritiserades av företagen för att vara orättfärdigt och opedagogiskt. Det nuvarande systemet utdelar sanktionsavgifter, men utdelar inte varningar för överträdelse. Branschen kritiserade att det nuvarande systemet drabbade de företag som vill göra rätt för sig och således inte träffade företag som inte hade för avsikt att följa regler. Systemet kritiserades också för att det var oklart gällande hur företag skulle tillämpa reglerna. Följaktligen begick företagen upprepade misstag på grund av otydligheter i vägledningen gällande reglerna. De straffades på grund av detta med upprepade sanktionsavgifter. Tillväxtverket har genom en rapport som gavs ut år *2020-Förenklingsresan-sammanställda, analyserade och konkretiserade förenklingsförslag* fångat upp branschens kritik och beskrivit den. Förslaget ska ses i detta sammanhang.

De nya reglerna innebär att företag i första hand varnas och att sanktionsavgifter utdelas först när exempelvis upprepade överträdelse sker eller när förarens arbetsmiljö inte uppfyller kraven.

Det nya systemet kommer enligt förslagsställaren att rätta till pedagogiska oklarheter, vilket avser göra det mer rättvist. Att i högre grad använda varningar kommer också att göra systemet enklare och billigare att driva enligt förslagsställaren. Förslagsställaren beskriver också beskriver att reglerna kommer att kunna nyttjas på ett mer flexibelt sätt om företag önskar bestrida varningen i förhållande till om en sanktionsavgift hade använts.

De nya reglerna sker också som en anpassning till att EU har förändrat ansvarsbestämmelserna för förare och företag i sin EU:s kör- och vilotidsförordning. Syftet med denna förändring är att skapa sociala regler för arbetsmiljö som medlemsstater sedan tillämpar för att upprätthålla regler om kör- och vilotider i alla delar av unionen. EU:s nya ansvarsbestämmelser syftar till att öka flexibiliteten i fråga om hur raster och vila kan fördelas för förare som utför tillfälliga persontransporter (beställningstrafik och turistbusstrafik). Till följd av ändringarna i EU-förordningen föreslås i promemoria även att förare och företag ska påföras sanktionsavgift för överträdelse av EU:s färdskrivarförordning som har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz. Slutligen föreslås att sanktionsavgift inte längre ska påföras vid vissa överträdelse av EU:s färdskrivarförordning.

Regelrådet finner att beskrivningen av problem och syfte är godtagbar.

Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Regelrådet har inte återfunnit någon explicit beskrivning av konsekvenser av om ingen åtgärd vidtas. Av ärendet går dock att utläsa att en kritik funnits mot de nuvarande reglerna. Av remissen framgår att i dialog med branschen har de nuvarande reglerna kritiserats på grund av svårigheter att förstå reglerna vilket ledde till att företag kunde drabbas av flertalet sanktionsavgifter. Detta gav enligt företagen stora ekonomiska konsekvenser som bottnade i oförståelse av hur reglerna skulle tillämpas på grund av opedagogisk vägledning. Såvitt

Regelrådet kan förstå är det förslagsställarens avsikt att åtgärda de aspekter som har kritiserats och det går att sluta sig till att om ingen åtgärd skulle vidtas är det troligt att de problem som bedöms finnas idag skulle bestå. Det kan inte anses finnas någon tydlig beskrivning av konsekvenser av om ingen åtgärd vidtas, men det finns likväl tillräcklig information för Regelrådet att bilda sig en uppfattning.

Regelrådet finner att beskrivningen av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas är godtagbar.

Alternativa lösningar

Ingen beskrivning av alternativa lösningar har återfunnits i konsekvensutredningen. Regelrådet finner att det framgår av remissen att alternativa lösningar är begränsade i detta fall. Begränsningen beror på att anpassning krävs i förhållande till EU:s nya ansvarsregler som ska gälla i alla medlemsländer. Förslaget har tagits fram i dialog med branschen. Genom samrådet är det sannolikt att flera möjliga lösningar diskuterats i processen. Det hade varit behövt att övriga möjliga alternativa lösningar hade beskrivits.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar är bristfällig.

Berörda företag

Reglerna om kör- och vilotider är tillämpliga på företag som tillhandahåller godstransporter med ett fordon eller en fordonskombination med en vikt över 3,5 ton. Reglerna gäller också persontransporter med buss vid transporter inom unionen, mellan unionen och Schweiz eller mellan de länder som är parter i avtalet till europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Körningar med både start- och slutpunkt i Sverige utgör cirka sju miljoner transporter, varav fem miljoner transporter utgjordes av körningar med last. Trafikanalys konstaterar att utländska lastbilar med last utförde 85 procent av transporterna till eller från Sverige. Utländska lastbilar med last utförde omkring en procent av inrikestransporterna. Av alla transporter med last till, från och inom Sverige utfördes sju procent av utländska lastbilar.

I slutet av 2022 fanns 16 506 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässiga godstransporter på väg i Sverige. Av åkeriföretagen bedrevs 49 procent som enmansföretag. Det var 36 procent av åkerierna som hade 1 till 4 anställda. Fler än 100 anställda hade 0,4 procent av åkerierna. Antalet svenska åkerier med gemenskapstillstånd – och som alltså har rätt att utföra transporter inom EES – uppgick under 2022 till 3 524. Av åkerierna var det 253 som bedrev transporter med fordon med en totalvikt om högst 3,5 ton. Dessa omfattas av kör- och vilotidsreglerna först från och med den 1 juli 2026. I december 2022 var 782 företag verksamma i bussbranschen i Sverige. Av dem bedrev 226 linjetrafik och 556 charter- och fjärtrafik. Av bussföretagen bedrevs närmare 55 procent som enmansföretag. Det var 82 procent av bussföretagen som hade färre än tio anställda och 98 procent av bussföretagen som hade färre än 100 anställda. Antalet svenska bussföretag med gemenskapstillstånd – och som alltså har rätt att utföra transporter inom EES – uppgick under 2022 till 405. Antalet kopior av gemenskapstillstånd, det vill säga antalet fordon som kan användas vid sådana transporter, var 3 419.

Regelrådet finner att förslagsställaren har beskrivit vilka företag som berörs utförligt och tydligt.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag är godtagbar.

Förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter

Genom att sanktionsavgifter i vissa fall kommer att ersättas av varningar kommer företagens kostnader för överträdelse att minska. Förslagsställaren har inte beskrivit påverkan på intäkter.

Regelrådet noterar att kostnadsminskningen inte har kvantifierats. Enligt 7§1 förordning 2024:183 ska påverkan på företags kostnader och intäkter beräknas. Samtidigt anges i 5 § samma förordning att konsekvensutredningen ska stå i proportion till förslagets omfattning och effekter. Regelrådet finner att en justering av regelverket som innebär att avgifter kommer att tas ut i något färre fall inte är att se som en påtagligt omfattande förändring, vilket skulle kunna tala för något lägre ställda krav på redovisningens exakthet. Ur ett riskbaserat perspektiv synes det också vara allra mest motiverat att ge en tydlig bild av kostnader som ökar, medan de i detta fall synes minska. Av dessa skäl kan Regelrådet finna det acceptabelt att en beräkning av kostnader inte görs i det här fallet. Det framstår för Regelrådet som troligt att förslaget inte har någon påverkan på intäkter, men detta borde likväl ha angetts av förslagsställaren. Att inget anges om intäkter innebär att konsekvensutredningen är ofullständig i det avseendet.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets effekter för företagens kostnader är godtagbar.

Regelrådet finner att redovisningen av påverkan på intäkter är bristfällig.

Påverkan på konkurrens, särskilda hänsyn till små företag och andra relevanta konsekvenser

Påverkan på konkurrens

Förslagsställaren har inte beskrivit påverkan på konkurrensen mellan företag. Då förslaget syftar till att stärka regelverket för att kör- och vilotider ska följas ser Regelrådet att detta drabbar de företag som har bristfälliga rutiner eller som inte följer regler medvetet.

Det hade varit behövligt att förslagsställaren vidare hade beskrivit konsekvenserna för konkurrensen som uppkommer genom förslaget.

Särskilda hänsyn till små företag

Förslagsställaren har inte beskrivit särskilda hänsyn till små företag. Remissen beskriver dock att den övervägande delen av företag är små företag, varför reglerna därmed har anpassats till denna grupp företag.

Andra relevanta konsekvenser

Förslagsställaren har inte uppgivit andra relevanta konsekvenser.

Regelrådet finner att beskrivningen av påverkan på konkurrens är bristfällig. Beskrivningen av särskilda hänsyn till små företag och andra relevanta konsekvenser är godtagbar.

Åtgärder för att begränsa förslaget kostnader och andra effekter

Förslaget innebär att vissa sanktionsavgifter utgår till förmån för varningar. Därmed verkar förslaget kostnadsbesparande för företag, som Regelrådet förstår det.

Genom att förslaget till sin karaktär ändå ses som kostnadsbesparande och förenklande kan Regelrådet godta beskrivningen, även om en utförligare beskrivning hade varit önskvärd.

Regelrådet finner att beskrivningen av åtgärder för att begränsa förslaget kostnader och andra effekter är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Då EU-förordningen redan har trätt i kraft föreslås att ändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. Även vad som i övrigt föreslås i promemorian i fråga om varning, att sanktioner inte ska påföras för vissa överträdelse och om borttagande av krav på innehav av förarkort bör börja gälla så snart det går anser förslagsställaren. För att kunna tillämpa de nya bestämmelserna kommer dock ändringar i Transportstyrelsens analysverktyg genomföras. Dessa ändringar kan väntas ta en viss tid i anspråk enligt konsekvensutredningen. Mot den bakgrunden föreslås att ändringarna träder i kraft den 1 februari 2025.

Ingen beskrivning av behovet av speciella informationsinsatser har återfunnits. Då nuvarande regler kritiserats för otydlighet hade det varit motiverat och behövt att det framgick hur man avser att informera branchen om de nya reglerna.

Regelrådet finner att beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande är godtagbar. Beskrivningen av behov av speciella informationsinsatser är bristfällig.

Hur och när konsekvenserna av förslaget ska utvärderas

Regelrådet har inte återfunnit någon beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget ska utvärderas.

Regelrådet finner att beskrivningen av hur och när konsekvenserna av förslaget ska utvärderas är bristfällig.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven.

För att harmonisera konkurrensvillkoren mellan transportföretag på vägtransportområdet och för att förbättra trafiksäkerheten och förarnas arbetsförhållanden finns regler om kör- och vilotider. För att det ska gå att kontrollera att reglerna följs finns krav på att färdskrivare ska vara installerade och användas i fordon som omfattas av regelverket.

Regler om kör- och vilotider finns i Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av flera av rådets förordningar¹ samt om upphävande av rådets förordning² i det följande kör- och

¹ (EEG) nr 3821/85, (EG) nr 2135/98, (EEG) nr 3820/85

² (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014

vilofidsförordningen). Regler om färdskrivare finns i Europaparlamentets och rådets förordning om färdskrivare vid vägtransporter och om upphävande av rådets förordning³ om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet⁴.

År 2024 antog Europaparlamentet och rådet en förordning⁵ om ändring av förordning vad gäller minimikrav på minimigränser för raster och dygns- och veckovila inom sektorn⁶ för tillfällig persontransport och vad gäller medlemsstaternas befogenhet att besluta om sanktioner för överträdelser av förordning⁷ som har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland.

Förordningen inför nya regler i kör- och vilofidsförordningen som gäller för tillfälliga persontransporter så som beställningstrafik och turistbusstrafik.

De nya reglerna syftar till att öka flexibiliteten i fråga om hur raster och vila kan fördelas för förare som utför sådan trafik. Ändringarna innebär i huvudsak

-att den obligatoriska rasten på 45 minuter får delas upp i två raster fördelade över en körperiod på 4,5 timmar. En rast måste dock vara minst 15 minuter,

-att dygnsvilan får skjutas upp en timme, förutsatt att den sammanlagda körtiden den dagen inte överstiger sju timmar, och att denna möjlighet inte utnyttjas mer än en gång under en resa som varar minst sex dagar, eller mer än två gånger under en resa på minst åtta dagar,

-att det även under en inrikes resa blir tillåtet att skjuta upp veckovilan i upp till tolv dagar i följd efter en föregående normal veckovila (45 timmar).

EU-kommissionen avser senast den 23 november 2025 ändra de tekniska specifikationerna för färdskrivare för att möjliggöra att regler som för närvarande innebär att föraren måste medföra kontrolldokument nu kan ersättas av digital kontroll via modernare färdskrivare.

Slutligen ändras kör- och vilofidsförordningen så att överträdelser av förordningen och färdskrivarförordningen som begås på en annan medlemsstats territorium ska kunna leda till sanktioner i den medlemsstat där överträdelsen upptäcks. Denna ändring gäller för alla typer av transporter som omfattas av kör- och vilofidsförordningens tillämpningsområde. Denna förordning⁸ trädde i kraft den 22 maj 2024.

Regelrådet finner att förslagsställaren väl har beskrivit de olika förordningar som gäller inom EU och som Sveriges regler ska förhålla sig till. Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

³ (EEG) nr 3821/85

⁴ (EG) nr 561/2006

⁵ (EU) 2024/1258

⁶ (EG) nr 561/2006

⁷ (EU) nr 165/2014

Övrigt av relevans för ärendet eller Regelrådets bedömning

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 8 oktober 2024.

I beslutet deltog I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lennart Renbjör och Lars Silver

Ärendet föredrogs av Anna Nilsson



Anna-Lena Bohm

Ordförande



Anna Nilsson

Föredragande