

Kontaktpersoner i detta ärende  
Chefsjurist Petra Eklund Åhlström  
010-510 54 31  
[petra.eklund.ahlstrom@akeri.se](mailto:petra.eklund.ahlstrom@akeri.se)

Regeringskansliet  
Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV PROMEMORIAN LÄTTNADER FÖR FÖRETAG VID TILLÄMPNINGEN AV REGLERNA OM KÖR- OCH VILOTIDER OCH FÄRDSKRIVARE

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss

### Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag välkomnar i huvudsak förslagen i promemorian och särskilt införandet av varningssystem samt borttagande av överträdelser och sanktioner såsom för otillåtet kortuttag. Sveriges Åkeriföretag utvecklar sin inställning under rubriken *Närmare om författningsförslagen*.
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker att sanktionsavgift inte skall påföras vid viss felaktig användning av diagramblad eller förarkort som inte påverkar registreringen av uppgifter. De aktuella överträdelser finns inte längre kvar i

bilaga III till kontrolldirektivet. Överträdelserna H19-21 föreslås helt korrekt utgå.

- Sveriges Åkeriföretag vidhåller och har sedan länge framfört att det är av synnerlig vikt att proportionalitetsprincipen inte bara återspeglas i t e x sanktionsbeloppen utan istället bredare, i såväl författning som tillämpning. Genom varning får myndigheten ytterligare ett verktyg att fastställa en proportionerlig sanktion som bör användas i enlighet med vad som anges nedan under förslaget till 9 kap 12§.
- Sveriges Åkeriföretag hänvisar i övrigt till kommentarerna i nedan samt i delar gällande sanktionsavgift för överträdelser i annan stat inom EES eller Schweiz till vårt tidigare remissvar från 2021-02-26 avseende remiss till Infrastrukturdepartementet avseende kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider dnr I2021/00001, se särskilt rubrik 9 kap 7 § Förordning (2004:865) Kör- och vilotider samt färdskrivare m m i de delar som alltjämt kan appliceras på nuvarande förslag.

## Allmänt

Sveriges Åkeriföretag, nedan SÅ, har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. SÅ tackar för möjligheten att yttra sig och har tagit del av materialet i form av en promemoria med författningsförslag, konsekvensutredning och statistik för Transportstyrelsen företagskontroller de senaste tre åren. Kommentarer och synpunkterna kommer att följa författningsförslaget.

## Bakgrund

I promemorian föreslås att vid överträdelse av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare ska transportföretaget meddelas en varning i stället för att påföras en sanktionsavgift, om en varning är tillräcklig med hänsyn till överträdelsens allvar och omständigheterna i övrigt. Syftet är att ge företagen bättre förutsättningar att förstå hur regelverket fungerar, hur det ska tillämpas och vad som måste åtgärdas för att nya överträdelser inte ska begås.

I promemorian föreslås dessutom ändringar i ansvarsbestämmelserna för förare och företag som föranleds av de nyligen antagna ändringarna i EU:s kör- och vilotidsförordning. Ändringarna i EU-förordningen 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 dock även att förare och företag ska påföras sanktionsavgift för överträdelser 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 överträdelser av EU:s färdskrivarförordning.

Förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2025.

Redan under 2014 och 2015 vidtog Transportstyrelsen en översyn av sin verksamhet inom företagskontroller. Översynen innefattade såväl statistik som en internationell jämförelse. Med anledning av översynen tillskrev SÅ (SÅ) Transportstyrelsen i mars 2015. Utgångspunkten för SÅ var och är fortfarande att sanktionerna ska balansera med regelverkets grundtanke, det vill säga kör- och vilotidernas syfte till harmonisering av konkurrensvillkor, förbättra arbetsmiljö och trafiksäkerhet. SÅ förde bland annat fram förslag på förändring av regler vid vissa fall av felaktig användning av diagramblad/förarkort tex förflyttningar av underhållspersonal. Dessutom menade SÅ att Transportstyrelsen internationella utblick givit intressant kunskap. Framför allt visade den på att andra medlemsländers myndigheter använde sig av flera olika sanktionsverktyg. Detta lyftes fram av SÅ såsom en önskvärd utveckling. SÅ underströk vikten av att fler sanktionsmöjligheter t ex varning och föreläggande skulle ge Transportstyrelsen en mer proaktiv och informerande roll vilket SÅ ansåg och anser är bra både för branschen, förarnas arbetsmiljö och för förtroendet mellan branschen och myndigheten samt för kontrollsystemets legitimitet. Härefter har SÅ bland annat deltagit i workshop med syfte att förenkla reglerna vad beträffar kör- och vilotidsregelverket för företagare. Idéen till workshopen härstammade ur Tillväxtverkets uppdrag att förenkla regler för småföretagare vari det har uppmärksammats att kör- och vilotidsregelverket har varit ett återkommande tema där småföretagare upplever regelverket som krångligt. Arbetet utmynnade i att Tillväxtverket publicerade en rapport 2020 som bland annat föreslog att införandet varning skulle utredas vidare och i betänkandet Förenklingar för mikroföretag och modernisering av bokföringslagen (SOU 2021:60) föreslogs också att ett varningssystem skulle införas i förhållande till transportföretagen. Förslaget gick ut på remiss och SÅ tillstyrkte i huvudsak förslaget.

Det är därför glädjande att äntligen få ta del av promemorians förslag i dessa delar samt skälen därför.

## Närmare om inställning till förslag om ändring i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m m

### Ansvarsbefrielse, varning och nedsättning av sanktionsavgift

#### 9 kap. 12 §

*Ett transportföretag ska meddelas en varning i stället för att påföras sanktionsavgift, om en varning är tillräcklig med hänsyn till överträdelsens allvar och omständigheterna i övrigt. En varning får meddelas gemensamt för flera överträdelser.*

*En varning ska inte anses tillräcklig om*

- 1. företaget tidigare meddelats en varning eller påförts en sanktionsavgift för en överträdelse av samma slag,*
- 2. det är fråga om en särskilt stor mängd överträdelser,*
- 3. överträdelsen kan antas ha utgjort ett led i ett systematiskt åsidosättande av regelverket eller kan antas ha begåtts i syfte att kringgå regelverket eller väsentligen försvåra kontroll, eller*
- 4. överträdelsen är av sådan art att den typiskt sett kan utgöra en fara för trafiksäkerheten eller tyder på olämpliga arbetsförhållanden för förare.*

SÅ instämmer i många av de överväganden som anges i promemorians övervägande om skäl för att införa varningssystem. Vi förstår också komplexiteten att, trots att det handlar om ett sanktionssystem var huvudsyfte är att enkelt kunna konstatera när en överträdelse skett och därefter använda bilagan till förordningen för att utdöma korrekt sanktion, bedöma och handlägga en företagskontroll. En sådan kontroll utredningen rymmer tvärtom, mot huvudsyftet, flera avancerade bedömningar där ställning måste tas till omständigheterna i det enskilda fallet. Självklart intryms att fastställa en överträdelse. Frågan om företaget har gjort vad som ankommer på det är vidare ett sådant exempel. Förekomsten av en förarens överträdelse ska ju inte per automatik leda till en sanktionsavgift för företaget. Dessutom bör en bredare tillämpning av proportionalitetsprincipen göras i såväl tillämpning som i själva författningen. Slutligen innebär möjligheten till jämkning ytterligare en bedömning. Tillämpningsområdet för varning bör därför inte vara för snävt och bör kunna utnyttjas bredare dels för att inte tillämpas i samma situationer som i ovan angivna bedömningar dels för att inte riskera att inte nyttjas utan istället bli ett bra och välkommet verktyg i proportionalitetsbedömningen. Förslagsvis skulle kapitel 7 i förordning (2004:865) kunna uppdateras med bestämmelse som harmoniserar med den nya bestämmelsen i kapitel 9 om varning för att tydliggöra när myndigheten i första hand skall överväga varning som också bör förenas med uppmaning till förbättringsåtgärder mot bakgrund av de brister som konstateras vid kontroll. SÅ vill också särskilt belysa att det faktum att vid

prövning om varning utgör en tillräcklig åtgärd så föreslås det att det skall beaktas om företag tidigare meddelats varning för en överträdelse av samma slag. Sådan överträdelse, också om endast varning meddelas, skall ligga till grund för riskvärdering. I förslaget uppfattar SÅ att det förelås en period om fyra år för bedömning om tidigare varning skall tas hänsyn till i ny kontroll och prövningen och en tid om två år avseende om varning skall inräknas i riskvärdet. Sveriges Åkeriföretag menar att tiden bör sättas till samma tidsperiod, lämpligtvis två år.

### **10 kap. 2 §**

*Frågor om påförande av sanktionsavgift enligt 9 kap. 7–9 §§ prövas av Transportstyrelsen. Frågor om påförande av sanktionsavgift och meddelande av varning enligt 9 kap. 7–9 och 12 §§ prövas av Transportstyrelsen. Sanktionsavgiften tillfaller staten. Innan sanktionsavgift påförs någon ska denne ges tillfälle att yttra sig.*

SÅ menar att om det skall förstås såsom att en varning inte ger möjlighet till yttrande så bör den möjlighet ges eftersom en varning ligger till grund, i ett antal år, för en eventuell förnyad prövning samt för riskvärdering.

### **Övrigt**

SÅ står gärna till Landsbygds- och Infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter på väg.

Stockholm som ovan



Ulric Långberg  
Samhällspolitisk Chef