

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar över betänkandet Förenklingar för mikroföretag och modernisering av bokföringslagen (SOU 2021:60)

Ert dnr N2021/02580

Inledning

Förvaltningsrätten i Falun har getts tillfälle att yttra sig över betänkandet ovan. Domstolen inskränker sitt yttrande till utformningen av förslaget till förordning om ändring i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. samt till förslaget till ändring av 7 kap. 6 § bokföringslagen.

Förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.

Utredningen föreslår att ett varningssystem införs i förhållande till transportföretagen och att Transportstyrelsen i stället ska meddela varning när en överträdelse inte är så allvarlig att sanktionsavgift måste föras på.

Utredningen framhåller därvid att det svåra regelverket och den bristande vägledningen leder till att företag gör sig skyldiga till upprepade handhavandefel som sedan resulterar i kostsamma sanktionsavgifter om Transportstyrelsen gör en företagskontroll (betänkandes s 185). Vidare noteras att, enligt uppgifter från Tillväxtverket, sanktionsavgift döms ut direkt, oavsett om föraren begått misstag i form av handhavandefel eller om det handlar om systematiskt fusk (s 197). Förvaltningsrätten saknar en analys av det förhållandet att överträdelser som begåtts av ett transportföretags förare inte automatiskt leder till sanktionsavgift. Ytterligare en förutsättning för att sanktionsavgift ska tas ut för sådana överträdelser är att transportföretaget inte har gjort vad som ankommer på det för att förebygga överträdelser (9 kap. 8 § förordningen [2004:865] om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.). Grunden för att föra på sanktionsavgift på transportföretag är alltså företagens brister i förebyggande arbete som i sin tur lett till överträdelser hos förarna. Även om en överträdelse är av mindre allvarlig karaktär och närmast utgör ett s.k. handhavandefel, så kan den påvisa tydliga brister i ett transportföretags förebyggande arbete. Denna problematik berörs över huvud taget inte i betänkandet.

När det gäller utformningen av den föreslagna bestämmelsen 9 kap. 12 § noterar förvaltningsrätten följande.

Som förutsättning för att meddela varning gäller att åtgärden är tillräcklig med hänsyn till överträdelsens allvar. Vidare anges att vid prövningen ska samma omständigheter som kan leda till befrielse från sanktionsavgift enligt 9 kap. 11 § förordningen beaktas.

Innebörden av bestämmelsen kommenteras på följande sätt i betänkandet. Varningen bör som utgångspunkt ersätta den sanktionsavgift som skulle ha påförts för en enskild överträdelse, dvs. en varning ska utfärdas, snarare än en sanktion, om inte särskilda förhållanden talar emot det (s. 188). Vidare. Det bör typiskt sett inte --- vara möjligt att utfärda en sanktionsavgift om inte företaget blivit varnat någon gång tidigare, om inte överträdelsen är mycket allvarlig (s. 189). Utredningens överväganden återspeglas inte i förslaget till förordningstext. Om utredningens överväganden ska få genomslag behöver bestämmelsen omarbetas helt.

Förvaltningsrätten noterar också att det inte är ovanligt att det framkommer ett stort antal överträdelser i samband Transportstyrelsens kontroller. Att varje enskild överträdelse av mindre allvarlig art i ett sådant fall ändå, som utgångspunkt, ska rendera en varning snarare än läggas till grund för uttag av sanktionsavgift framstår inte som förenligt med kraven på effektiva och avskräckande sanktioner i artikel 19.1 förordning (EG) 561/2006. En stor mängd överträdelser torde snarast indikera att transportföretagets förebyggande arbete för att motverka överträdelser inte fungerar.

När det gäller de ekonomiska konsekvenserna av förslaget att noteras att färre företagskontroller förväntas bli överklagade till domstol vilket därmed bör leda till minskade domstolskostnader motsvarande 0,1 mkr. Förvaltningsrätten konstaterar att beslut om sanktionsavgift i anledning av företagskontroll ofta innefattar en rad överträdelser och att processerna i domstol nästan undantagslöst behandlar ett flertal överträdelser. Även om Transportstyrelsen skulle meddela varning för ett antal mindre överträdelser, så finns det knappast stöd för utredningens slutsats att ett sådant beslut inte skulle överklagas, när beslutet samtidigt innehåller sanktionsavgift för andra överträdelser. Vidare får ett företag förutsättas vara angeläget att inte heller tilldelas en varning om företaget anser att någon överträdelse alls inte har skett, eftersom upprepade varningar inte ska kunna ges (betänkandet s. 189).

7 kap. 6 § bokföringslagen

Ur ett mervärdesskatteperspektiv finns det anledning för förvaltningsrätten att kommentera förslaget till ändring i 7 kap. 6 § bokföringslagen (1999:1078). Där föreslås att företagen ska få förstöra dokument och elektroniska handlingar med räkenskapsinformation, om räkenskapsinformationen överförs till något dokument eller någon elektronisk handling. Samtidigt gäller för de allra flesta företag att de har att förhålla sig även till bestämmelser om bevarande av fakturor i 11 a kap. mervärdesskattelagen (1994:200). Som experten Therése Allard gett uttryck för i det särskilda yttrandet bör reglerna i bokföringslagen och mervärdesskattelagen stämma överens för att underlätta för

företagen att göra rätt enligt bägge lagarna och att det finns en risk för att så inte blir fallet med utredningens förslag till ändring. Ett förtydligande av sista meningen i den föreslagna bestämmelse i enlighet med expertens förslag är därför lämpligt.

Detta yttrande har beslutats av lagmannen Lennart Furufors efter föredragning av rådmannen Cecilia Nermark Torgils.

Lennart Furufors
lagman