

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 GENOMFÖRANDE AV ÄNDRINGAR I KONTROLLDIREKTIVET OM ALLVARLIGHETSGRADEN AV ÖVERTRÄDELSE AV KÖR- OCH VILOTIDSREGELVERKET

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 anser det positivt att Kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 implementeras i svensk lagstiftning i syfte att öka harmoniseringen inom EU och en rättvis behandling av företag vid kontroller samt bidra till ökad konkurrensneutralitet och trafiksäkerhet
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker promemorians förslag att det i förordning 2004:865, 9 kap. 5 § tas bort ansvarsbestämmelse som utgjort en straffbestämmelse att användas om föraren misslyckas att använda en lättbussbestämmelse. (art 12 EU 561/2006)

- Sveriges Åkeriföretag menar att den nya utformningen av bilagan till förordning 2004:865 inte leder till ökad läsbarhet.
- Sveriges Åkeriföretag är i princip emot att det skapas nationella överträdelser, kategoriindelningar eller det på annat sätt görs avvikelser från utformning och klassificering från det som framgår av bilaga III. Det är viktigt att skapa en enhetlig utformning och harmonisering inom EU. Men de nationella avvikelser som alltså kvarstår och som redogörs för nedan har i huvudsak motiverats i promemorian. Sveriges Åkeriföretag anser dock att dessa bör följas upp och ses över dels till följd av tillämpning och reglernas faktiska användning, dels till följd av de snabba tekniska framsteg som nu görs inom transportsektorn som kan påverka färdskrivar-/kör- och vilotidsregelverken.
- Sveriges Åkeriföretag anser vidare att det är viktigt att fortsätta att utveckla en effektiv och rättssäker tillsyn genom att möjliggöra utökad användning av digitalt stöd, digital fraktdokumentation och fordonsregisteringsdata.

## Allmänt

Sveriges Åkeriföretag, har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag tackar för möjligheten att yttra sig och har tagit del av materialet i form av en promemoria med författningsförslag, Kommentarer och synpunkterna kommer att följa författningsförslaget.

## Bakgrund

I promemorian föreslås ändringar i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. till följd av Kommissionens delegerade direktiv om ändring i det s.k. kontrolldirektivet. Det föreslås att allvarlighetsgraden av överträdelser av EU:s förordningar om kör- och vilotider och om färdskrivare ska bedömas i enlighet med hur överträdelsen viktas i det ändrade kontrolldirektivet när ett företags riskvärdering ska beräknas. Med anledning av ändringarna i direktivet föreslås även vissa ändringar i fråga om ansvar för förare och företag vid sådana överträdelser. Bland annat föreslås att en näringsidkare som i strid med färdskrivarförordningen bryter färdskrivarens plombering, eller som utan lov eller felaktigt har installerat eller plomberat en färdskrivare, ska påföras en sanktionsavgift om 20 000 kronor.

Förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2025.

Äldre föreskrifter om ansvar och om sanktionsavgifternas storlek gäller fortfarande för överträdelser som ägt rum före ikraftträdandet.

2021 framförde Sveriges Åkeriföretag i sitt remissvar I201/00001 att det i och för sig var angeläget att införa straff och sanktionsbestämmelser för överträdelser av de nya bestämmelserna som det beslutats om genom förordning (EU) 2020/1054. I samma

förordning infördes även en ny lydelse av artikel 19 som gör en tydlig hänvisning till bilaga III i direktiv 2006/22/EG, kontrolldirektivet. Vid tidpunkten för ovan nämnda remissvar hade Kommissionen dock inte färdigställt uppdateringen av nämnda bilaga. Sveriges Åkeriföretag ansåg då att det trots allt var bättre att vänta in Kommissionen och deras ändringsakt för bilaga III till kontrolldirektivet än att formulera nationella straffbestämmelser som i stället riskerar att motverka en harmonisering.

Genom hänvisningen i artikel 19 till bilaga III och Kommissionens genomförda uppdatering av kontrolldirektivet (2024/846) uppnås en harmonisering av hur allvarlighetsgraden av överträdelse av förordningarna 561/2006 och 165/2014 ska bedömas samt hur ett företags riskvärde skall beräknas. Syftet är att uppnå en harmoniserad tillämpning och rättvis behandling av företag vid kontroller samt bidra till ökad konkurrensneutralitet och trafiksäkerhet.

Det är därför av vikt att följa kategoriindelningen, klassificeringen och övrigt i bilaga III.

### **Bilagans nya utformning**

Förordning 2004:865 (FKV) bilagas nya utformning har inte underlättat läsbarheten utan tvärtom blir den mer svåröverskådlig. Sveriges Åkeriföretag menar att ett tabellformat möjliggör en bättre, effektivare läsning och användning.

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

#### *Art 8.6b, 561/2006 (D22) Gradering av sanktionsavgiften*

Sveriges Åkeriföretag anser som princip att det bör sökas en lösning där gradering av sanktionsavgiften inte överstiger den som gäller idag, vid lägre antal kompensationsstimmar. Detta för att skapa goda incitament till regelefterlevnad.

#### *Art 8.8 (D23, D24 och D25)*

I promemorian föreslås att det införs en D25 i bilagan till FKV, som avser en överträdelse av artikel 8.8 i 561/2006 genom att normal veckovila eller annan veckovila på mer än 45 timmar ”*har tillbringats i en in kvartering som inte har lämpliga sov möjligheter och sanitära in rättningar.*”

I kontrolldirektivets bilaga III återfinns inte den aktuella överträdelsen. Där har Kommissionen i stället valt att enbart sanktionera art 8.8 genom D23 och D24. Sveriges Åkeriföretag angav, som nämnts ovan, i sitt remissvar den 26 februari 2021 av I2021/00001 att det i sig, inte hade något att invända mot att straffbestämmelser infördes däremot ansåg Sveriges Åkeriföretag att det var viktigt att inte införa

nationella konstruktioner då godstrafiken till relativt stor del även är internationell. Det är ju också därför som artiklarna 19.1 i förordning 561/2006 och artikel 41 i förordning 165/2014 anger att det är bilaga III som styr överträdelserna. Det är först genom sådan tillämpning som det ges möjlighet till enhetliga regler inom EU. I Kommissionens frågor och svar, se [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/driving-rest-times\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/driving-rest-times_en) beskrivs hur kontroll av den aktuella artikeln skall gå till. Kommissionens klargörande avslutas med följande skrivning” *this also applies to checks of Article 8(8) of Regulation (EC) No 561/2006 requiring drivers to spend their regular weekly rest in suitable accommodation*”. Sveriges Åkeriföretag kan, trots att överträdelserna D25 inte återfinns i kontrolldirektivets bilaga III som en egen överträdelse, till följd av lydelsen i Kommissionens frågor och svar samt Promemorians slutsats att de nya och införda reglerna trots allt över tid behövs för att skapa en förbättring för förare med utländska arbetsgivare och för att skillnader mellan utländska och nationella arbetsgivare skall minska, tillstyrka införandet av innehållet i D25. Men Sveriges Åkeriföretag föreslår att det sker på samma sätt som i nu gällande FKV och dess bilaga, d v s genom att hela art 8.8 1 st fogas till D23. Ovan resonemang stöds också av att det i promemorian föreslås lika sanktionsbelopp för D23 och D25. Dessutom skulle det med ovan stöd och förslag skapas en möjlighet att överträdelser som innebär, ”att inkvartering som inte har lämpliga sov- och sanitära inrättningar...” tydligare ingår i beräkningen av ett företags riskvärde och i den statistik som skall rapporteras till etableringsmedlemsstaten via det elektroniska systemet för utbyte av information om vägtransportföretag. (ERRU) Därmed hade också konkurrensförutsättningarna för skötsamma och seriösa företag stärkts.

#### *Artikel 8.8.a (F1)*

I promemorian föreslås att det införs en F1 i bilagan till FKV. I kontrolldirektivets bilaga III återfinns samma överträdelse (art 8.8a) som innebär att ”*Transportföretag inte organiserar förarnas arbete på ett sådant sätt att de kan återvända till arbetsgivarens arbetsställe eller till sin bostad.*” I promemorian redovisade statistik, i avsnitt 7, som summeras med att regeln är svår att följa upp och kontrollera. Det redovisas alltjämt att det är stora skillnader mellan svenska och utländska förare men att villkoren över tid dock har förbättrats vilket också medfört att skillnaderna till viss del minskar. När statistiken läses tillsammans med EU Kommissionens frågor och svar avseende tillämpningen och hur sådana överträdelser skall kunna styrkas, så blir det tydligt, vilket också påtalades av Sveriges Åkeriföretag, i remissvar över I2021/00001, att det är svårt att påföra en sanktionsavgift för dessa överträdelser. Möjligen har kravet på 56 dagars dokumentation och IMI förbättrat möjligheten till kontroll. Sveriges Åkeriföretag menar, att ovan angivna utmaningar skulle kunna mötas med en ökad digitalisering av fraktdokumentation, fordonsregistreringsdata och tillsynen och på så vis öka och skynda på harmoniseringen av tillämpningen och ytterligare jämma ut olika redovisade förutsättningarna. Det noteras vidare att i kontrolldirektivets bilaga III viktas överträdelserna såsom en MAÖ och inte en SAÖ. Sveriges Åkeriföretag anser att tillämpningen och viktningen bör följas upp för att

tillse att ingen snedvridning sker av konkurrensen, se särskilt Sveriges Åkeriföretags remissvar av den 26 februari 2021 av I2021/00001.

#### *Art. 12*

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget att ta bort överträdelse av den aktuella artikel från ansvarsbestämmelserna (9 kap.5§) och bilagan till FKV. Sveriges Åkeriföretag avstyrkte redan i sitt remissvar till I2021/00001 att Sverige nationellt konstruerade en straffbestämmelse att användas om föraren misslyckas att använda en lätttnadsbestämmelse.

#### *Art 10.4*

Vidare föreslås i bilagan till FKV införande av F4: överträdelse av Artikel 10.4 i förordningen (EG) 561/2006; ”beställaren av transporten ser inte till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med (EG) nr 561/2006”. Sveriges Åkeriföretag noterar att benämningen beställare fogats till F4 som ett samlingsnamn för de aktörer, andra än transportföretaget, som utpekats i 561/2006; Företag, befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrningsföretag. Sveriges Åkeriföretag anser det viktigt att överträdelsen finns med i ansvarsbestämmelserna och bilagan till FKV och att möjligheten till effektiv tillsyn av den samma kontinuerligt följs upp och ses över.

#### *Art 3.1, 3.4, 3.4a och 22, 165/2014 (färdskrivarförordningen) (G1)*

När det gäller överträdelser av färdskrivarordningen har den rättsliga grunden för överträdelser i fråga om installation och användning av färdskrivaren (G1) i bilaga III kompletterats genom att omfatta överträdelser av vad som föreskrivits i fråga om vilken version av färdskrivaren som ska vara installerad och användas i ett fordon vid internationella transporter.(art 3.4 och 3.4 a) Hänvisningar införs i FKV:s ansvarsbestämmelser, 9 kap 5§. Sveriges Åkeriföretag notera att förarare nu kan dömas till penningböter och transportföretag påföras sanktionsavgift om fel version av färdskrivaren används vid sådana transporter. Det konstateras vidare att det inte föreslås någon ändring av sanktionsavgiften för G1. Den kvarstår vid 20 000 kr.

Samtidigt med ovan förtydligas även ansvaret för andra näringsidkare; i aktuellt fall de som bryter mot artikel 22 i färdskrivarförordningn avseende installation och reparation av färdskrivare. I artikeln finns regler som gäller för montörer, verkstäder och fordontillverkare. I fråga om sanktionsavgiftens storlek anges i förslaget att t e x en verkstad som inte är godkänd installerar en färdskrivare eller en verkstad som felaktigt installerar en färdskrivare kan påföras en lika hög sanktionsavgift som den som transportföretaget kan ådra sig vid en användning av fordonet. Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget att i överensstämmelse med bilaga III införliva hela artikel 22 .

*Artikel 34.7, F 165/2014 (13)*

I promemorian föreslås att sanktionsavgiften skall uppgå till 4000 kr. Detta är en avvikelse från den klassificering som görs i kontroldirektivets bilaga III där den upptas som en AÖ. En sanktionsavgift om 4000 kr normalt är reserverad för MAÖ. Inom kort kommer den tekniska utvecklingen av färdskrivare innebära att regeln behöver ses över. Men för närvaranden förekommer det att transportföretag har problem med den manuella registreringen och att finna lämpliga områden att stanna vid för att efterkomma kravet. Förslaget som rymmer en avvikelse från bilaga III blir därför oproportionerligt och bör istället följa kontroldirektivets klassificering.

**Avslutande synpunkter**

Sveriges Åkeriföretag anser sammanfattningsvis att det är positivt att det reviderad kontroldirektivets bilaga III nu införs. Vad Sveriges Åkeriföretag vid flertal tillfällen däremot anfört är att det blir svåröverskådligt och rörigt när flera av de överträdesler som nu inkluderats i förteckningarna i bilaga III redan omfattas av ansvarsbestämmelserna i 9 kap FKV och nu behöver justeras och kompletteras. Sveriges Åkeriföretag välkomnar en kontinuerlig uppföljning och utvärdering av klassificeringen, regelverket och dess användning och den därtill kopplade tillsynen för att följa såväl tillämpning och den massiva digitala och tekniska utvecklingen som sker inom sektorn.

**Övrigt**

Sveriges Åkeriföretag tackar för möjligheten att komma med synpunkter och 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