

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Via e-post

Stockholm 2025-04-02

Ref LI2025/00030

Remissvar av Genomförande av ändringar i kontrolldirektivet om allvarlighetsgraden av överträdelser av kör- och vilotidsregelverket

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen. I våra sju förbund finns drygt 9 200 medlemsföretag med tillsammans cirka 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Förslaget i korthet

Det anges som huvudsakligt syfte att allvarlighetsgraden av överträdelser av EUs förordning om kör- och vilotider och färdskrivare ska bedömas i enlighet med hur överträdelsen viktas i det ändrade kontrolldirektivet när ett företags riskvärdering ska beräknas.

Transportföretagens synpunkter

I svenska genomförandet föreslås **överimplementering** genom införande av D25. I EUs uppdaterade kontrolldirektiv (2024/846) finns inte denna med. Därför finns inte någon allvarlighetsgrad angiven. Överträdelsen kommer då inte heller att påverka ett företags riskvärde. D25 anges vara överträdelse av artikel 8.8 första stycket **andra meningen** som lyder ”Sådan vila ska tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar”. Sanktionsavgiften uppgår till 20 000 kr. Att införa ytterligare en överträdelse är onödigt regelkrångel. Som domarna från kammarrätten i Sundsvall, som hänvisas till i promemorian (s 20f), visar så är det inget problem att utdöma en sanktionsavgift enligt artikel 8.8. första styckets andra mening. Detta som ett alternativ till sanktionsavgift för överträdelse av artikel 8.8. första stycket första meningen. Bägge överträdelserna kan inte inträda samtidigt. Antingen har föraren tagit otillåten veckovila i hytt ELLER så har det boendet som arbetsgivaren tillhandahållit inte uppnått standard av att vara ”lämpligt och könsanpassad inkvartering med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar”. För att täcka in artikel 8.8 första stycket andra meningen borde texten ha skrivits in i D23.

Överimplementering sker också genom att sanktionerna inte beloppsmässigt överensstämmer med den allvarlighetsgrad som anges i EUs uppdaterade kontrolldirektiv. Se D23, D24 och F1 som har allvarlighetsgrad MAÖ, AÖ respektive MAÖ. Sanktionsavgifterna är 20 000 kr vardera. Det kan argumenteras att de högsta sanktionsavgifterna borde vara reserverade för de överträdelser som har allvarlighetsgrad SAÖ. Om inte så är det svårt att uppnå harmonisering inom EU. I promemorian (s 20) anges att föreslagna höga sanktionsavgifter beror på att det ska



förbättra förarnas arbetsförhållanden och sociala villkor. I promemorian (s 24) framgår att förbud att ta normal veckovila i hytt är en bestämmelse som är svår att följa upp. Under perioden 24 maj 2021 – 31 december 2023 fick Transportstyrelsen in 493 ärenden från Polismyndigheten gällande förbud mot normal veckovila i fordonet, att en inkvartering inte varit lämplig eller att företaget inte har stått för kostnader för inkvartering. Sanktionsavgift påfördes i 456 av dessa ärenden. Transportstyrelsen bedömer i uppföljningen att normal veckovila fortfarande tas i fordonet i relativt stor utsträckning. Transportföretagen gör därför bedömningen att otillåten normal veckovila i hytt fortfarande är problematiskt. Av det skälet anser vi att sanktionsavgiften för överträdelse av D23 kan bibehållas trots att överträdelsen inte är SAÖ i EUs uppdaterade kontrolldirektiv, utan MAÖ. Detsamma gäller D24, trots att allvarlighetsgraden anges som AÖ i EUs uppdaterade kontrolldirektiv. Överträdelserna ska dock ses över kontinuerligt och eventuell justering för att uppnå harmonisering med EUs uppdaterade kontrolldirektiv ska göras.

Vad gäller F1 så är även detta en **överimplementering**. Texten i artikel 8.8.a lyder: ”Transportföretag som inte organiserar förarnas arbete på ett sådant sätt att de kan återvända till arbetsgivarens arbetsställe eller till sin bostad”. Det framgår av promemorian (s 24) att det fortfarande är ett problem att utländska förare inte återvänder till etableringsstaten där företaget har sin stationeringsort eller till sin bostad i den utsträckning som de har rätt till. 57 ärenden rapporterades av Polismyndigheten till Transportstyrelsen under perioden 24 maj 2021 – 31 december 2023. Sanktionsavgift påfördes i 52 ärenden. Under samma period har Transportstyrelsen utfört totalt 522 företagskontroller, varav myndigheten i 58 fall har utrett om företaget har organiserat förarnas arbete så att de har haft möjlighet att återvända till företagets arbetsställe eller sin bostad. I fyra fall har det påförts sanktionsavgift och i tolv ärenden är det fortsatt utredning. Transportföretagen anser att sanktionsavgiften om 20 000 kr kan kvarstå, trots att det är en MAÖ och inte en SAÖ. Översyn ska dock göras framgent och en eventuell justering kan behövas.

Vidare föreslås i bilaga till F 2024:865 (hädanefter FKV) införande av F4: överträdelse av artikel 10.4 i förordningen (EG) 561/2006: ”beställaren av transporten ser inte till att avtalade transporttidscheman är förenliga med F (EG) nr 561/2006”. Ingen allvarlighetsgrad anges eftersom överträdelsen inte finns med i EUs uppdaterade kontrolldirektiv. Skälet till detta är gissningsvis att överträdelsen inte bara riktar sig mot transportföretag i entreprenörsled utan till exempel mot speditörer och varuägare¹. Transportföretagens riskvärde påverkas inte. I EU-rätten (F 2006/22/EG Artikel 9) anges att: ”Medlemsstaterna skall fastställa regler om påföljder som skall tillämpas vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning eller i förordning (EG) nr 561/2006 och skall vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att dessa genomförs. Påföljderna skall vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande”. Överträdelsen regleras i 9 kap 7a § FKV som lyder: ”Sanktionsavgift ska påföras den näringsidkare som bryter mot [...] artikel 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006 i lydelsen enligt förordning (EU) 2024/1258”.

Överträdelse av H5 (som har allvarlighetsgrad SAÖ) har en sanktionsavgift på 8 000 kr. Gällande H3-H5 anges i EUs uppdaterade kontrolldirektiv att det: ”betraktas som att framföra fordonet utan förarkort”. Det finns ingen logik i att H5 har en sanktionsavgift på 8 000 kr. Att föraren

¹ Artikel 10.4 i F 561/2006 lyder: ”Företag, befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrningsföretag för förare skall se till att avtalade transporttidscheman är förenliga med denna förordning”.

framför fordonet med ett förarkort på grundval av oriktiga uppgifter och/eller falska handlingar är en SAÖ. Sanktionsavgiften bör vara 20 000 kr som för H3 och H4 som reglerar överträdelse av ”Föraren framfört fordonet med ett förfalskat förarkort” respektive ”Föraren framför fordonet med ett förar kort som vederbörande inte är rättmätig innehavare av”.

H8 och H9 som finns med i EUs uppdaterade kontrolldirektiv finns inte med i förslag till innehåll i bilaga till FKV. Bestämmelserna anges i EUs uppdaterade kontrolldirektiv ha allvarlighetsgrad SAÖ. Gäller överträdelse av Artikel 32.3. H8 lyder: ”Att det i fordonet finns och/eller används utrustning som bedrägligt kan ändra de uppgifter som registrerats i färdskrivaren”. H9 lyder: ”Förfalskning, döljande, hemlighållande eller förstörelse av uppgifterna på diagrambladen eller de uppgifter som lagras och överförs från färdskrivaren och/eller på förarkortet”. I Sverige har man valt att reglera detta straffrättsligt (se 9 kap 1 § FKV: ”Till böter döms den som uppsåtligen hindrar eller försvårar en kontroll enligt denna förordning eller bryter mot artikel 32.3 i förordning (EU) nr 165/2014, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054.”. Överträdelsen kan också bedömas som ett brott enligt brottbalken (dataintrång).

Transportföretagen kan påföras en företagsbot. När det gäller manipulering av färdskrivare är praxis att företagsboten är 150 000 kr. För att lagföringar av artikel 32.3 i F 165/2014 ska ingå i beräkningen av riskvärdet föreslås i 7 kap 13 § i FKV en hänvisning till bilaga III till EUs uppdaterade kontrolldirektiv. Transportföretagen anser att en straffrättslig reglering är lämplig då det rör sig om ett allvarligt brott. Det är bra att riskvärdet påverkas.

Överträdelse av artikel 34.7 i F 165/2014 (I3) lyder: ”Uppgifterna visar inte symbolerna för de länder vars gränser föraren passerat under den dagliga arbetsperioden”. Allvarlighetsgraden anges i EUs uppdaterade kontrolldirektiv som AÖ. I bilagan till FKV föreslås sanktionsavgiften vara 4 000 kr. Transportföretagen konstaterar att en sanktionsavgift om 4 000 kr normalt är reserverad för MAÖ. Att föreslå en så hög sanktionsavgift för denna överträdelse är oproportionerligt. Medlemsföretag har vittnat om att det är svårt att hitta platser att ställa fordonet för att göra manuell registrering.

Det anges i promemorian att innehållet i bilaga till FKV blir lättare att läsa genom att tidigare tabellformat frångås. Transportföretagen anser tvärtom att det blir svårare att läsa allvarlighetsgraden av överträdelserna. Ett angränsande problem i praktiken är att det är svårt att hitta den gällande versionen av bilagan.

Förslaget

Utöver det som redan har nämnts ovan under ”Förslaget i korthet” och särskilt har kommenterats ovan under ”Transportföretagens synpunkter” tas i förslaget upp att sanktionsavgift om 20 000 kr ges den näringsidkare som utan lov avlägsnar plombering av färdskrivarutrustning eller som utan lov eller felaktigt har installerat eller plomberat en färdskrivare.

Den enskilda person som felaktigt avlägsnar en plombering ska kunna dömas till penningböter. Vidare ska montör, fordonstillverkare eller fordonstillverkare som utan lov eller som felaktigt har installerat eller plomberat en färdskrivare påföras en sanktionsavgift (se PM s 14 och s 18).

I PM:n (s 19) föreslås gradering av sanktionsavgift vid utebliven kompensation för reducerad veckovila. Detta då allvarligheten av överträdelsen kan variera i praktiken, då föraren i olika grad kan underlåta att kompensera för reducerade veckovilan.

Anpassning görs av överträdelse av krav på att ange tecknet för färja/tåg i färdskrivaren. För att överensstämna med bilaga III till kontrolldirektivet föreslås den framgent benämnas I1. Allvarlighetsgraden i EUs uppdaterade kontrolldirektiv anges som AÖ. I bilagan till FKV föreslås sanktionsavgift om 500 kr.

FKV – verkstadskort och förarkort (kategori L)

Vad gäller överträdelserna i L1-L4 (överträdelser av artiklarna 5.6 och 5.7 i FKV så finns ingen allvarlighetsgrad angiven. Detta beror på att dessa inte finns med i EUs uppdaterade kontrolldirektiv.

Innehav och användning

6 § Den verkstad, fordonstillverkare eller tillverkare av färdskrivare som erhållit verkstadskort skall upprätta en förteckning som för varje kort visar vilken montör som tilldelats kortet. Av förteckningen skall montörens namn och kortets nummer framgå. En montör får inte tilldelas mer än ett kort. Kortet får inte brukas av någon annan än den som antecknats i förteckningen.

Anmälan av förstörda eller förlorade kort

7 § Om ett företagskort, verkstadskort eller kontrollkort har förstörts eller inte fungerar, ska innehavaren återlämna kortet till Transportstyrelsen. Om ett sådant kort har förkommit eller stulits, ska innehavaren anmäla detta till Transportstyrelsen. Förordning (2016:1106).

I promemorian (s 4) föreslås reglering i 9 kap 7 a §. Sanktionsavgiften ska påföras den näringsidkare som bryter mot 5.6 eller 5.7 i FKV. Sanktionsavgiften är 4 000 kr för vardera överträdelser av 5.6 i FKV

- L1 inte ha upprättat förteckning över innehavare av verkstadskort: 4 000 kr
- L2 tilldela montör flera verkstadskort: 4 000 kr
- L3 kortet har brukats av någon annan än den som antecknats i förteckningen: 4 000 kr

Överträdelse av 5.7 andra stycket i FKV

- L4 inte ha anmält stulet eller förkommet företagskort eller verkstadskort till Transportstyrelsen: 4 000 kr

Sanktionsavgift när det inte har kunnat genomföras företagskontroll

Överträdelse av Artikel 33.2 i F 165/2014. För varje överträdelse anges sanktionsavgiftens belopp efter kolon.

Överträdelse av artikel 33.2 F (EU) 165/2014 genom att inte följa regler om att bevara, överlämna eller uppvisa diagramblad, kopierade uppgifter eller utskrifter för behörig kontrolltjänsteman:

- för varje sådan överträdelse: 20 000 kr
- för varje fordon som omfattas av en ny sådan överträdelse inom tre år från det att ett beslut om sanktionsavgift för den tidigare överträdelsen fått laga kraft: 20 000 kr.

Av föreslagen text i 7 kap 13 § FKV framgår att riskvärdering ska göras i enlighet med överträdelsens allvarlighetsgrad enligt bilaga III till EUs uppdaterade kontrolldirektiv (som i detta fall är MAÖ). Trots att allvarlighetsgraden är MAÖ föreslås sanktionsavgift om 20 000 kr i bilagan till FKV.

Sammanfattande bedömning

Transportföretagen ställer sig bakom angivet huvudsakligt syfte att genom anpassning i FKV till EUs uppdaterade kontrolldirektiv uppnå en harmonisering inom EU gällande hur allvarlighetsgraden av överträdelser av kör- och vilotider ska bedömas. Dock anser Transportföretagen inte att det angivna syftet om harmonisering uppnås i de delar man i promemorian dels infört bestämmelser som inte finns med i EUs uppdaterade kontrolldirektiv och dels genom att inte föreslå sanktionsavgifter som logiskt följer den allvarlighetsgrad som anges i EUs uppdaterade kontrolldirektiv. I vissa fall finns det dock skäl att åtminstone under en övergångsperiod ha högre sanktionsavgifter än vad allvarlighetsgraden i EUs uppdaterade kontrolldirektiv ger skäl till. Översyn bör dock ske i dessa fall och eventuell justering göras om antalet överträdelser drastiskt minskar.

Slutord

Transportföretagen står fortsatt till förfogande för en dialog och är beredda att bidra med synpunkter och faktaunderlag om detta kan vara till nytta för det fortsatta arbetet.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef