

Promemoria

Ändrade ansvarsregler vid avsaknad av smart färdskrivare version 2

Promemorians huvudsakliga innehåll

I denna promemoria, som utarbetats inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, föreslås ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. i fråga om när ansvar för förare och företag ska aktualiseras när ett fordon i strid med kraven i EU:s färdskrivarförordning används utan att vara utrustat med en smart färdskrivare version 2. Ändringen innebär att böter inte ska dömas ut och sanktionsavgift inte ska påföras för sådana överträdelser som begås under perioden 21 augusti 2023–18 augusti 2025, om fordonet registrerats för första gången senast den 31 december 2023 och vid registreringstillfället var utrustat med en smart färdskrivare version 1. Ändringen innebär att de svenska ansvarsreglerna anpassas till en rekommendation från Europeiska kommissionen.

Förordningsändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2024.

Innehållsförteckning

1	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.....	3
2	Smarta färdskrivare.....	4
2.1	EU:s regler om smarta färdskrivare.....	4
2.2	Brist på smarta färdskrivare version 2.....	4
3	Ansvarsbestämmelserna i fråga om smarta färdskrivare version 2 anpassas till kommissionens rekommendation.....	5
4	Ikraftträdande.....	7
5	Konsekvenser.....	8

1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 12 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 kap.

12 §¹

Ansvar ska inte dömas ut enligt 5 § första stycket 2 och sanktionsavgift ska inte påföras enligt 8 § första stycket, om *gärningen eller överträdelsen är att under perioden 21 augusti 2023–31 januari 2024 inte följa en bestämmelse om att ett fordon ska vara utrustat med en sådan färdskrivare som avses i*

– artikel 1.2 och bilaga 1 C i genomförandeförordning (EU) 2016/799, i den lydelse som bilaga 1 C har enligt genomförandeförordning (EU) 2021/1228 av den 16 juli 2021 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2016/799 vad gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av smarta färdskrivare och deras komponenter, och

– genomförandeförordning (EU) 2023/980 av den 16 maj 2023 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2016/799 vad gäller en smart övergångsfärdskrivare och dess användning av autentiseringsmekanismen i Galileo (Galileo Open Service Navigation Message Authentication) och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/1228.

Ansvar ska inte dömas ut enligt 5 § första stycket 2 och sanktionsavgift ska inte påföras enligt 8 § första stycket, om

1. gärningen eller överträdelsen består i att under perioden 21 augusti 2023–18 augusti 2025 använda ett fordon som inte är utrustat med en smart färdskrivare som uppfyller kraven i bilaga 1 C till genomförandeförordning (EU) 2016/799, i lydelsen enligt genomförandeförordning (EU) 2023/980, och

2. fordonet registrerats för första gången i en stat inom EES före utgången av december 2023 och vid registreringstillfället var utrustat med en smart färdskrivare som uppfyller kraven i bilaga 1 C till genomförandeförordning (EU) 2016/799, i lydelsen enligt genomförandeförordning (EU) 2020/158.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2024.

¹ Senaste lydelse 2023:519.

2 Smarta färdskrivare

2.1 EU:s regler om smarta färdskrivare

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. Bestämmelser om skyldigheter och krav i fråga om färdskrivare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter (EU:s färdskrivarförordning). EU-regelverket om kör- och vilotider och om färdskrivare gäller inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Det finns olika sorters färdskrivare. Det finns analoga färdskrivare, digitala färdskrivare och smarta färdskrivare. En smart färdskrivare är en digital färdskrivare som har vissa ytterligare funktioner, bl.a. anslutning till ett satellitnavigeringssystem för automatisk positionsbestämning. Genom den senaste ändringen av EU:s färdskrivarförordning infördes nya krav för den smarta färdskrivaren. Den senaste versionen av den smarta färdskrivaren (version 2) ska automatiskt registrera fordonets position vid fler tillfällen än den tidigare versionen, nämligen även vid gränspassager och när lastnings- och lossningsaktiviteter registreras manuellt i fordonet. I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 när det gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av färdskrivare och deras komponenter finns bestämmelser i fråga om smarta färdskrivare. I bilaga 1 C till genomförandeförordningen finns tekniska specifikationer för sådana färdskrivare.

Vilken färdskrivare som ska vara installerad i ett fordon beror på när fordonet registrerades för första gången. Fordon som registrerats den 21 augusti 2023 eller senare ska vara utrustade med en smart färdskrivare version 2, se artiklarna 8.1 fjärde stycket och 11 andra stycket i EU:s färdskrivarförordning. När det gäller fordon som används i en annan stat inom EES än registreringsmedlemsstaten och som har registrerats före den 21 augusti 2023 finns krav på att byta ut äldre färdskrivare till en smart färdskrivare version 2. Om fordonet är utrustat med en analog eller digital färdskrivare ska utbyte ske senast den 31 december 2024, och om fordonet är utrustat med en smart färdskrivare version 1 ska utbytet ske senast den 18 augusti 2025, se artiklarna 3.4, 3.4a och 11 andra stycket i EU:s färdskrivarförordning.

2.2 Brist på smarta färdskrivare version 2

Det har förekommit flera problem vid framtagandet av den smarta färdskrivaren version 2. Enligt de tekniska specifikationerna ska signalen för automatisk positionsbestämning i en sådan färdskrivare autentiseras på visst sätt. Autentiseringsfunktionen OSNMA har dock inte utvecklats i tid. De tekniska specifikationerna kompletterades därför under 2023, för att

under en begränsad period göra det möjligt att godkänna och installera en s.k. övergångsfärdskrivare. En övergångsfärdskrivare uppfyller kraven i EU:s färdskrivarförordning i fråga om att fordonets position ska registreras vid fler tillfällen, men signalen för positionsbestämningen behöver inte vara autentiserad. I relation till att den smarta färdskrivaren version 2 skulle kunna typgodkännas och produceras före den 21 augusti 2023 beslutades nödvändiga regelverk mycket sent. Detta har inneburit att det varit brist på smarta färdskrivare version 2 på marknaden, vilket bl.a. har lett till att fordon som enligt EU:s färdskrivarförordning ska vara utrustade med sådana färdskrivare inte har kunnat levereras.

Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. innehåller bestämmelser som kompletterar EU:s regler om färdskrivare, bl.a. i fråga om ansvar för förare och transportföretag när reglerna inte följs. Mot bakgrund av bristen på smarta färdskrivare version 2 beslutade regeringen i augusti 2023 om en ändring i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som innebär att böter eller sanktionsavgift inte ska tas ut av förare och transportföretag om ett fordon under perioden 21 augusti 2023–31 januari 2024 inte är utrustat med en smart färdskrivare version 2 eller en övergångsfärdskrivare.

Frågan om hur bristen på smarta färdskrivare version 2 ska hanteras har även diskuterats på EU-nivå. I syfte att försöka nå en harmoniserad lösning kommunicerade Europeiska kommissionen i oktober 2023 en rekommendation om hur medlemsstaterna bör agera i frågan. Kommissionen rekommenderar medlemsstaterna att fram till den 31 december 2023 inte påföra sanktioner för överträdelser av kravet på att ett fordon som registrerats den 21 augusti 2023 eller senare ska vara utrustat med en smart färdskrivare version 2, om fordonet i stället är utrustat med en smart färdskrivare version 1. Vidare rekommenderar kommissionen att fordon som registrerats under perioden 21 augusti 2023–31 december 2023 och som utrustats med en smart färdskrivare version 1 ska kunna eftermonteras med en smart färdskrivare version 2 senast den 18 augusti 2025.

3 Ansvarsbestämmelserna i fråga om smarta färdskrivare version 2 anpassas till kommissionens rekommendation

Promemorians förslag: Förare ska inte dömas till böter och transportföretag ska inte påföras sanktionsavgift för överträdelser av EU:s färdskrivarförordning, om ett fordon under perioden 21 augusti 2023–18 augusti 2025 i strid med kraven i förordningen används utan att vara utrustat med en smart färdskrivare version 2. Ansvarsbefrielse gäller dock endast om fordonet registrerats senast den 31 december 2023 och vid registreringstillfället var utrustat med en smart färdskrivare version 1.

Skälen för promemorians förslag: Enligt EU:s färdskrivarförordning ska färdskrivare vara installerade och användas i fordon som används för

transporter på väg av passagerare eller gods och som omfattas av EU:s regler om kör- och vilotider (artikel 3.1). Av förordningen framgår vidare att fordon som registrerats i en medlemsstat för första gången från och med den 21 augusti 2023 ska vara utrustade med en färdskrivare som registrerar fordonets position även vid gränspassager och lastnings- och lossningsaktiviteter, dvs. en smart färdskrivare version 2 (artikel 8.1). I förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser om ansvar för den som inte följer EU:s färdskrivarförordning. Om ett fordon används trots att det är utrustat med fel version av en färdskrivare, kan föraren dömas till penningböter (9 kap. 5 § första stycket 2). Om transportföretaget inte har gjort vad som har ankommit på företaget för att hindra överträdelsen, ska det påföras sanktionsavgift (9 kap. 8 § första stycket).

Trots kraven i EU:s färdskrivarförordning har det varit brist på smarta färdskrivare version 2 på marknaden. Fordonstillverkare har därför haft svårigheter att få tag på sådana färdskrivare för att installera dem i nya fordon. Detta har inneburit problem för såväl fordonsindustrin som transportföretagen och medfört att det i praktiken varit svårt att följa kraven i EU:s färdskrivarförordning. Det är därför rimligt att under en period avstå från att utkräva ansvar för förare och företag som inte kan följa kraven. I augusti 2023 ändrades förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. så att ansvar inte ska aktualiseras om ett fordon under perioden 21 augusti 2023–31 januari 2024 inte är utrustat med en smart färdskrivare version 2. Kommissionen har därefter kommunicerat en rekommendation om att medlemsstaterna inte bör påföra ansvar för överträdelser som avser avsaknad av smarta färdskrivare version 2 i fordon. Rekommendationen skiljer sig i vissa avseenden från hur den aktuella bestämmelsen i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. har utformats. Eftersom många fordon som omfattas av kör- och vilotidsreglerna används i internationell trafik är det önskvärt att nationella ansvarsregler i så hög utsträckning som möjligt överensstämmer med varandra inom EES-området. För att eftersträva detta bör bestämmelsen om ansvarsbefrielse i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. justeras för att anpassas till kommissionens rekommendation.

Ansvarsfriheten bör framöver gälla om ett fordon som används under perioden 21 augusti 2023–18 augusti 2025 i strid med kraven inte är utrustat med en smart färdskrivare version 2. De tekniska specifikationerna för smarta färdskrivare finns i bilaga 1 C till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799. Sedan genomförandeförordningen antogs har den ändrats ett antal gånger. De tekniska krav som gäller den smarta färdskrivaren version 2 infördes genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1228 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2016/799. Därefter har det införts vissa tillägg som innebär att övergångsfärdskrivare under en period ska kunna typgodkännas och installeras i fordon, se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/980 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2016/799 vad gäller en smart övergångsfärdskrivare och dess användning av autentiseringsmekanismen i Galileo (Galileo Open Service Navigation Message Authentication) och om ändring av genomförandeförordning (EU) 2021/1228. En hänvisning till genomförandeförordning (EU) 2016/799 i lydelsen enligt genom-

förändeförordning (EU) 2023/980 omfattar alltså såväl smarta färdskrivare version 2 enligt ursprungskraven som övergångsfärdskrivare. Användning av övergångsfärdskrivare som installerats i fordon under den period som anges i tillägget till bilaga 1 C utgör alltså inte någon överträdelse av EU:s färdskrivarförordning. Att färdskrivare som installeras efter den perioden, dvs. när autentiseringsmekanismen OSNMA har gått in i driftsfas, ska uppfylla ursprungskraven för version 2 framgår också av tillägget.

Ansvarsfriheten bör dock bara gälla om fordonet registrerats för första gången före utgången av december 2023 och vid registreringstillfället var utrustat med en smart färdskrivare version 1. Kraven på den första versionen av den smarta färdskrivaren fastställdes i bilaga 1 C till genomförandeförordningen i den ursprungliga lydelsen, som därefter ändrades genom genomförandeförordning (EU) 2018/502. Den senaste ändringen av bilaga 1 C som avser den första versionen av den smarta färdskrivaren gjordes dock genom genomförandeförordning (EU) 2020/158. En hänvisning till genomförandeförordning (EU) 2016/799 i lydelsen enligt genomförandeförordning (EU) 2020/158 avser alltså den första versionen av den smarta färdskrivaren.

Vad som nu föreslås innebär alltså att för fordon som registrerats under hösten 2023 kan eftermontering av den smarta färdskrivaren version 2 ske fram till den 18 augusti 2025, utan att ansvar aktualiseras. Det betyder att perioden för eftermontering väsentligen förlängs.

Förslaget innebär dock också att ansvarsfriheten endast gäller för fordon som registreras senast den 31 december 2023. Det är alltså inte längre möjligt att använda ett fordon som registreras under januari 2024 med en smart färdskrivare version 1 utan att riskera böter och sanktionsavgift. Fordon som registreras efter den 31 december 2023 bör alltså ha en smart färdskrivare version 2 installerad. Ansvarsfrihet gäller däremot i fråga om fordon vars smarta färdskrivare version 1 gått sönder och som bytts ut till en ny smart färdskrivare version 1 under perioden 21 augusti 2023–31 december 2023.

Kommissionens rekommendation är inte rättsligt bindande. Det innebär att länder inom EES kan ha hanterat den uppkomna situationen på olika sätt. Den som bedriver internationell trafik bör därför informera sig om vad som gäller i de länder där transporter utförs.

4 Ikraftträdande

<p>Promemorians förslag: Förordningsändringen bör träda i kraft den 1 januari 2024.</p>
--

Skälen för promemorians förslag: För att de svenska ansvarsbestämmelserna i fråga om bristande efterlevnad av EU:s färdskrivarförordning när det gäller smarta färdskrivare version 2 ska överensstämja med kommissionens rekommendation bör ändringen i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. träda i kraft så snart som möjligt. Efter som ändringen i första hand har betydelse för fordon som registreras efter den 31 december 2023 bör förordningsändringen träda i kraft senast den 1

januari 2024. Det förefaller därför som lämpligt att ändringen träder i kraft det datumet.

Det saknas behov av övergångsbestämmelser.

5 Konsekvenser

Promemorians bedömning: Förslaget bedöms inte leda till några större konsekvenser för fordonstillverkare, påbyggare eller försäljare av fordon eftersom de flesta fordon som levereras är utrustade med en smart färdskrivare version 2. Förslaget leder till att åkerier och bussföretag kan fortsätta använda de aktuella fordonen under en betydligt längre period innan rätt version av färdskrivare måste eftermonteras. Detta leder till mindre stress och bättre möjligheter att planera in eftermonteringen så att det passar för företagen.

Regelverket blir mer komplicerat men bedöms inte påverka Polismyndighetens eller Transportstyrelsens kontroller. Förslaget bedöms inte ha några budgetära konsekvenser.

Skälen för promemorians bedömning: Författningsförslaget kan leda till konsekvenser för färdskrivartillverkare, fordonstillverkare, påbyggare, försäljare av fordon, verkstäder, åkerier, bussföretag och förare. Även kontrollmyndigheterna Transportstyrelsen och Polismyndigheten påverkas.

Genom förslaget begränsas i praktiken möjligheten att leverera fordon med en smart färdskrivare version 1 i Sverige med en månad, i jämförelse med den ändring av ansvarsbestämmelserna i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som gjordes i augusti 2023. Samtidigt får de åkerier och bussföretag som har fått eller får en lastbil eller buss utrustad med en smart färdskrivare version 1 levererad till och med den 31 december 2023 betydligt längre tid på sig att eftermontera en smart färdskrivare version 2 i fordonen.

Antalet nyregistrerade tunga lastbilar och bussar per månad under 2023 framgår av följande tabell.

Månad	Tunga lastbilar	Bussar
Januari	455	48
Februari	511	48
Mars	636	39
April	514	71
Maj	638	85
Juni	587	113
Juli	266	58
Augusti	1563	295
September	215	36
Oktober	312	42

Källa Mobility Sweden

Sedan augusti 2023 har produktionen av den smarta färdskrivaren version 2 kommit i gång. Det förekommer fortsatt en viss brist på sådana

färdskrivare. Kommissionens bedömning är dock att det inte behövs någon frist för ansvarsfrihet efter den 31 december 2023 för fordon som registreras för första gången. Den föreslagna ändringen i den svenska ansvarsbestämmelsen bedöms inte leda till några större konsekvenser för fordons-tillverkare, påbyggare eller försäljare av fordon. De flesta av de fordon som levereras har i nuläget en smart färdskrivare version 2 installerad i sig. Det torde även vara relativt få åkerier eller bussföretag som hade accepterat att få en ny lastbil eller buss levererad med en smart färdskrivare version 1 under januari 2024, eftersom fordonet enligt nuvarande svenska regler senast den 31 januari 2024 behöver utrustas med en smart färdskrivare version 2 för att kunna användas i Sverige utan att riskera en påföljd.

De åkerier och bussföretag som har fått eller får en lastbil eller buss levererad till sig med en smart färdskrivare version 1 under perioden 21 augusti 2023–31 december 2023 kommer däremot att få en betydligt längre frist på sig att eftermontera en smart färdskrivare version 2 i fordonet. Detsamma gäller om åkeriet eller bussföretaget under perioden 21 augusti–31 december har bytt ut en trasig smart färdskrivare version 1 till en ny smart färdskrivare version 1 i stället för en smart färdskrivare version 2. Det innebär en minskad stress för företagen och förarna som kan fortsätta använda de nya fordonen. Företagen kan även bättre planera in när färdskrivaren ska bytas ut. Förslaget reglerar inte vem som ska bekosta eftermonteringen. Det är en avtalsfråga mellan köpare och säljare. Det är däremot åkeriet, bussföretaget och föraren som har ett ansvar för att det fordon som används är utrustat med rätt färdskrivare.

Även om kommissionen föreslagit en harmoniserad lösning som alla medlemsstater rekommenderas att följa är det upp till varje medlemsstat att själv besluta om de kommer att införa en period av ansvarsfrihet. Det får därför antas att de åkerier och bussföretag som kör internationella transporter och som godtagit att få ett fordon levererat under perioden 21 augusti 2023–31 december 2023 med en smart färdskrivare version 1 kommer att byta ut denna så snabbt som möjligt till en smart färdskrivare version 2 så att företagen med säkerhet kan använda fordonet vid internationella transporter utan att riskera att påföras en påföljd för överträdelse mot EU:s färdskrivarförordning.

Verkstäderna påverkas på sådant sätt att eftermonteringen av färdskrivare i vissa fordon förskjuts i tiden. Det borde inte påverka verkstäderna i någon större omfattning även om det kan finnas vissa verkstäder som planerat för att de under januari månad skulle eftermontera smarta färdskrivare version 2 i ett visst antal fordon.

Polismyndigheten och Transportstyrelsens kontroller kommer i viss mån att försvåras genom att det blir mer komplicerat i fråga om vilken version av färdskrivare som ett fordon ska vara utrustat med. De kontrolltjänstemän som utför kontroller av kör- och vilotider är dock väl insatta i regelverket och förslaget bedöms därför inte medföra några större problem och inte innebära några ökade kostnader för myndigheterna.

Syftet med införandet av den smarta färdskrivaren version 2 är att förbättra möjligheterna att kontrollera kör- och vilotidsregelverket, men även regelverken om cabotagetransporter och utstationering av förare. Förslaget bedöms dock inte medföra en större påverkan på konkurrensförhållandena mellan svenska och utländska ekipage. De aktuella fordonen måste vid

användandet ha en smart färdskrivare version 1, vilket gör att man vid en kontroll kan se fordonets position var tredje timme. Är fordonet inte utrustat med en smart färdskrivare version 2 behöver föraren manuellt registrera varje gång han eller hon passerar en gräns. Datumet för när de aktuella fordonen ska utrustas med en smart färdskrivare version 2 sammanfaller med datumet då samtliga fordon som används vid internationella transporter måste vara utrustade med en sådan färdskrivare.