

Utvärdering av kör- och vilotider

Tillämpning och sanktionering vid kontroll av kör- och
vilotider



Innehåll

DEFINITIONER OCH BEGREPP M.M.	4
SAMMANFATTNING	6
1 INLEDNING	8
1.1 Frågeställningar	8
2 ANALYS AV GENOMFÖRD TILLSYN	10
2.1 Utgångspunkter och frågeställningar	10
2.2 Statistik över genomförd tillsyn	10
2.3 Resultat av genomförd tillsyn	11
3 KARTLÄGGNING AV HUR ANDRA LÄNDER TILLÄMPAR REGELVERKET	17
3.1 Utgångspunkter och frågeställningar	17
3.2 Metod	17
3.3 Resultat av kartläggningen	18
3.3.1 Sammanställning från kartläggningen	18
3.3.2 Organisation och uppbyggnad	23
3.3.3 Normalläge i Europa	25
3.4 Slutsatser av kartläggningen	26
4 REDOVISNING AV UNDANTAGEN KÖRNING	28
4.1 Bakgrund och frågeställningar	28
4.2 Nuvarande bedömning av underlag	28
4.2.1 Bedömning vid vissa undantag och avvikelser	28
4.2.2 Bedömning vid förflyttningar utförda av särskild personal från stuveriföretag	29
4.2.3 Jämförelse med andra länder	30
4.3 Hur kan Transportstyrelsen tydliggöra redovisningskraven?	30
5 ÄNDRAD PRAXIS UTIFRÅN DOMAR	32
5.1 Utgångspunkter	32
5.2 Definition av vägtransport	32
5.3 Har transportföretaget gjort vad som ankommer på det för att hindra överträdelser	32
5.4 Oskälighet och proportionalitetsprincipen	33
5.5 Sammanfattning av aktuell domstolspraxis	34
6 TILLÄMPNING VID VISSA UPPREPADE ÖVERTRÄDELSER	35
6.1 Bakgrund och nuvarande tillämpning	35
6.2 Inte undantagen transport efter utebliven besiktning av färdskrivarutrustning eller när den har haft brister	35
6.3 Jämförelse med andra länder	36

6.4	Slutsatser	37
7	SANKTIONSBELOPPENS STORLEK	38
7.1	Bakgrund och frågeställning	38
7.2	Nuvarande beräkning av sanktionsavgiften.....	38
7.3	Jämförelse med andra länder	38
7.4	Bör sanktionsavgiften beräknas på något annat sätt?	39
7.4.1	Begränsningsreglerna	39
7.4.2	Proportionalitetsprincipen vid skälighetsbedömningen	40
7.5	Slutsatser	41
8	TRANSPORTSTYRELSENS FORTSATTA ARBETE.....	42
	BILAGA 1 – SVAR VID INTERNATIONELL KARTLÄGGNING	44

Definitioner och begrepp m.m.

Regelverken för kör- och vilotider benämns i rapporten enligt följande:

- *kör- och vilotidsförordningen* är Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006
- *kopieringsförordningen* är Kommissionens förordning (EU) nr 581/2010
- *färdskrivarförordningen* är Rådets förordning (EEG) nr 3821/85.
 - o *nya färdskrivarförordningen* är Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 165/2014
- *kontrolldirektivet* är Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/22/EG
- *FKV* är Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Med *kontrollsystem* menas den tillsynsmetodik som Transportstyrelsen använder sig av. I detta omfattas tillämpning av bestämmelserna om kör- och vilotider.

Med *sanktionssystem* menas den metod som Transportstyrelsen använder för att fastställa sanktionsavgiften i det enskilda ärendet enligt FKV.

Med *takbelopp* menas ett fastställt totalbelopp (bestämmelser 10 000 SEK (€1.056) för en förare och 200 000 SEK (€21.119) för ett transportföretag, enligt 10 kap. 3 § andra stycket FKV).

Med *maxbelopp* menas ett belopp som ställs i förhållande till en procentsats (10 procent av transportföretagets årsomsättning, enligt 10 kap. 3 § tredje stycket FKV).

Med *sanktionsavgift* menas det belopp som är knutet till en enskild överträdelse (1 000 SEK (€106) för mindre överträdelse, 2 000 SEK (€211) för allvarlig överträdelse samt 4 000 SEK (€422) för mycket allvarlig överträdelse enligt avsnitt 1 och 20 000 SEK (€2.112) per fordon enligt avsnitt 3 i bilaga till FKV).

Med *sammanlagd sanktionsavgift* menas det sammanlagda beloppet för alla överträdelser i exempelvis en kontroll, utan hänsyn till max- eller takbelopp.

I syfte att kunna göra en jämförelse av de belopp länderna har uppgett har alla valutor räknas om till euro. Europeiska Centralbankens växelkurser har använts för att räkna om valutorna SEK (Sverige), NOK (Norge), GBP (Storbritannien) och DKK (Danmark). Växelkurserna för den 2 januari 2015

har använts och kurserna var enligt följande; SEK = 9,4702; NOK = 9,0420; GBP = 0,7800; samt DKK = 7,4434. Övriga länder har angett samtliga belopp i euro.

Förkortningar

- *SE* – Sverige
- *NO* – Norge
- *UK* – Storbritannien
- *NL* – Nederländerna
- *FI* – Finland
- *LV* – Lettland
- *ES* – Spanien
- *DK* – Danmark
- *DE* – Tyskland
- *RO* - Rumänien

Sammanfattning

Uppdraget

Över tid har Transportstyrelsen sett ett behov av att utreda hur myndighetens tillsyn och tillämpning av reglerna för kör- och vilotider utförs. En utredning påbörjades därför under våren 2014. Det här uppdraget är en del av den utredningen och omfattar en analys av genomförda företagskontroller och en analys av domar som föranleder praxisändring. Uppdraget behandlar även synpunkter från branschen om att regelverket tillämpas alltför fyrkantigt.

Uppdraget omfattar också en internationell kartläggning av andra länders tillämpning. Kartläggningen ska bland annat svara på frågan om Transportstyrelsen tillämpar regelverket mer fyrkantigt än andra länder och om det finns något normalläge i Europa. Utvärderingen ska utgöra grund för beslut om eventuell revidering av aktuella författningar och Transportstyrelsens tillämpning av reglerna.

Våra slutsatser

- Utifrån de besök som genomförts i andra länder kan det konstateras att det inte är möjligt att finna en övergripande tillämpning som kan anses vara ett normalläge i Europa.
- I vissa detaljfrågor tillämpar en majoritet av länderna, inklusive Sverige, regelverket på samma sätt. I andra fall skiljer sig Sveriges tillämpning från den som sker i flera andra länder. I de avseenden där Sveriges tillämpning skiljer sig markant från de övriga ländernas har Transportstyrelsen övervägt om Sveriges tillämpning är rimlig. Exempel på detta är sanktionering vid för sent utförd kopiering, vilket behandlas i avsnitt 8.

Resultatet från den internationella jämförelsen presenteras i avsnitt 3, där även vissa detaljfrågor har sammanställts i matriser för att åskådliggöra ländernas tillämpning på ett överskådligt sätt. De fullständiga rapporterna från besöken redovisas i bilaga 1.

- Analysen av den tillsyn som Transportstyrelsen hittills har genomfört visar att de kontrollerade transportföretagen huvudsakligen har påförts sanktionsavgift för allvarliga eller mycket allvarliga överträdelser. Det är alltså inte vanligt att ett transportföretag påförs höga sanktionsavgifter för *uteslutande mindre överträdelser*.
- Om endast *enstaka mindre överträdelser* konstateras vid en kontroll har den internationella jämförelsen visat att flera länder kan underlåta att

sanktionera transportföretaget för dessa. Istället kan exempelvis en varning utfärdas. Frågan om att införa ett system med varningar även i Sverige bör utredas.

- När det är fråga om ett *fåtal överträdelser* hänförliga till den enskilde förarens slarv talar domstolspraxis i Sverige för att det redan idag ska bedömas som att transportföretaget har gjort vad som ankommit på det för att hindra överträdelserna. Sanktionsavgift ska därför inte påföras i dessa fall. Transportstyrelsen arbetar med att säkerställa att tillämpningen anpassas till praxis på ett sätt som garanterar enhetliga och förutsebara bedömningar.
- I den internationella jämförelsen har det framkommit att det är få av de besökta länderna som har regler som begränsar sanktionsavgiftens maximala storlek genom tak- eller maxbelopp. Många länder tillämpar istället andra system för att uppnå en proportionerlig sanktion. Det finns anledning att fortsätta utreda på vilka andra sätt beräknings- eller begränsningsreglerna i Sverige kan utformas. Sådana ändringar kräver i vissa avseende författningsändringar och därmed en djupare utredning och konsekvensanalys än vad som har varit möjligt att genomföra inom ramen för det här uppdraget.

Enligt domstolspraxis ska Transportstyrelsen dock redan nu, på ett sätt som inte skett förut, tillämpa proportionalitetsprincipen vid bedömningen av frågan om det är skäligt att påföra sanktionsavgift med fullt belopp.

- Transportstyrelsens dokument som används vid företagskontroll, exempelvis underrättelser och beslut, ska göras mer begripliga. Även begäran om underlag vid företagskontroll ska förenklas för att underlätta för transportföretagen att förstå vad Transportstyrelsen behöver för att genomföra kontrollen. Transportstyrelsen behöver också bli tydligare med hur transportföretagen kan påvisa undantag från regelverket.

1 Inledning

År 2011 tog Transportstyrelsen över ansvaret för företagskontroller och för att sanktionera transportföretagen för överträdelser i transportverksamheten. Sanktioneringen av företagen sker nu alltså genom sanktionsavgift. Tidigare utreddes dessa ärenden av polis och åklagare och företaget straffades med böter. Förare kan dock fortfarande bli föremål för ett bötesförfarande efter kontroll på väg. Sverige har alltså 2 kontrollmyndigheter för tillsyn av kör- och vilotider.

Över tid har Transportstyrelsen sett ett behov av att utreda hur myndighetens tillsyn och tillämpning av reglerna för kör- och vilotider utförs. En utredning påbörjades därför under våren 2014. I september 2014 gav generaldirektör Staffan Widlert i särskilt uppdrag till Väg- och järnvägsavdelningen att genomföra en utvärdering av Transportstyrelsens tillsyn av kör- och vilotidsreglerna. Den här rapporten är resultatet av generaldirektörens uppdrag.

Uppdraget omfattar en analys av genomförda företagskontroller och en analys av domar som föranleder praxisändring. Uppdraget behandlar även synpunkter från branschen om att regelverket tillämpas alltför fyrkantigt.

Uppdraget omfattar också en internationell kartläggning av andra länders tillämpning. Kartläggningen ska bland annat svara på frågan om Transportstyrelsen tillämpar regelverket mer fyrkantigt än andra länder. Kartläggningen har genomförts genom personliga besök i 9 länder. Transportstyrelsen har fått ett mycket positivt mottagande vid besöken och samtliga länder är intresserade av att ta del av resultatet av kartläggningen. Att information utbyttes genom att Transportstyrelsen besökte de olika länderna betraktades av alla som mycket givande. Utvärderingen ska utgöra grund för beslut om eventuell revidering av aktuella författningar och Transportstyrelsens tillämpning av reglerna.

Uppdraget omfattar endast en analys av Transportstyrelsens företagskontroller och inte av vägkontroller som utförs av Polisen. Transportstyrelsen kommer inom ramen för sin samverkan med Polisen, andra myndigheter och berörda aktörer samråda kring förändringar i regelverket.

1.1 Frågeställningar

Uppdraget omfattar följande frågeställningar:

- en beskrivning av resultatet av den hittills genomförda tillsynen
- en kartläggning av hur andra länder tillämpar regelverket

- redovisningskrav för undantagna körningar
- generella tillämpningar utifrån analyserade domar
- tillämpning av reglerna i fall där transportföretaget upplever att man gjort ett enda fel, men där Transportstyrelsen sanktionerar för flera
- max- och takbeloppens storlek
- andra fall där tillämpningen av reglerna kan ifrågasättas.

2 Analys av genomförd tillsyn

2.1 Utgångspunkter och frågeställningar

Analysen omfattar alla företagskontroller som har genomförts sedan Transportstyrelsen tog över ansvaret för dessa.¹ Resultatet tar inte hänsyn till om Transportstyrelsens tillämpning har ändrats över tid och innehåller därför en viss felmarginal.

I underlaget för analysen har ingen hänsyn tagits till max- eller takbelopp, eftersom det är den sammanlagda sanktionsavgiften som är intressant för jämförelsen.

Resultatet av analysen ska besvara frågeställningarna:

- vilka överträdelser är vanligast?
- frekvensen av den sammanlagda sanktionsavgiften av olika storlek:
 - o vad är den genomsnittliga sammanlagda sanktionsavgiften?
 - o inom vilket intervall ligger de sammanlagda sanktionsavgifterna?
- storleken på den sammanlagda sanktionsavgiften i relation till överträdelsernas allvarlighetsgrad:
 - o hur är fördelningen mellan överträdelsernas allvarlighetsgrad?
 - o hur stor del av den sammanlagda sanktionsavgiften utgörs av mindre överträdelser?

I analysen har statistik tagits fram för alla genomförda företagskontroller som beslutats till och med 22 september 2014. Då underlaget omfattar alla beslutade kontroller innebär det att ett antal ligger hos överinstans för prövning och därför inte har vunnit laga kraft. Anledningen till att underlaget omfattar beslutade kontroller istället för lagakraftvunna kontroller är att analysen får en större omfattning och även inkluderar de ärenden där Transportstyrelsens bedömningar ifrågasatts och ligger för prövning.

2.2 Statistik över genomförd tillsyn

Statistikunderlaget omfattar 196 kontroller. De kontrollerade transportföretagen har vid kontrolltillfället haft i snitt 15,29 fordon och

¹ Det innebär att ärenden där företagskontroll inte har kunnat genomföras och sanktionsavgift har påförts med 20 000 SEK (€2.112)/fordon inte ingår i statistiken, dessa presenteras separat nedan.

antalet sträcker sig från 1 till 119 fordon. I 9 av kontrollerna har transportföretagen haft fler än 50 fordon. Av de 196 genomförda företagskontrollerna är 189 gods företag och resterande 7 är buss företag.

Att se till antalet fordon snarare än antalet förare grundar sig på att många transportföretag har tillfälliga förare, antalet fordon är en mer konsekvent jämförelsegrund.

I statistikunderlaget² presenteras bland annat följande värden per kontroll:

- antal fordon
- antal överträdelser per typ
- antal mindre överträdelser
- antal allvarliga överträdelser
- antal mycket allvarliga överträdelser
- den sammanlagda sanktionsavgiften.

Värdena ligger till grund för att beräkna antalet överträdelser per allvarlighetsgrad jämfört med det totala antalet överträdelser, sambandet mellan företagsstorlek och antalet överträdelser samt sambandet mellan överträdelsenivåer och den sammanlagda sanktionsavgiften.

2.3 Resultat av genomförd tillsyn

Urvalet sker idag i ett riskvärderingssystem som grundar sig på tidigare erfarenheter av kör- och vilotidskontroller vilket innebär att företagsstorleken i sig inte är en avgörande faktor. Att storleken sträcker sig från 1 till 119 fordon med ett genomsnitt av 15 fordon per kontroll är därmed slumpmässig och motsvarar inte storleksfördelningen i branschen.

Den sammanlagda sanktionsavgiften i de 196 genomförda kontrollerna är i genomsnitt 570 663 SEK (€60.259) och medianvärdet är 245 000 SEK (€25.871). De sträcker sig från 4 000 SEK (€422) till 7 033 000 SEK (€742.645) och i 13 av kontrollerna består den sammanlagda sanktionsavgiften av minst 50 procent mindre överträdelser. Enbart 2 av kontrollerna har uteslutande mindre överträdelser och den sammanlagda sanktionsavgiften i dessa är 4000 SEK (€422)³ respektive 24 000 SEK (€2.534). Översynen visar därmed att det inte förekommer kontroller där enbart ett stort antal mindre överträdelser innebär höga sammanlagda sanktionsavgifter för transportföretag.

² Underlaget finns samlat i en excelarbetsbok, *TillsynerKoV.xlsx*, i ärende TSG 2014-1361.

³ Ingen sanktionsavgift har påförts, enligt generaldirektörens principbeslut som återfinns i *Vägledning vid tillämpning av kör- och vilotidsbestämmelserna* (TSG 2013-382).

Vid en jämförelse av den genomsnittliga sammanlagda sanktionsavgiften och den genomsnittliga företagsstorleken visar detta att medelvärdet för sanktionsavgiften per fordon är 37 323 SEK (€3.941).

Allvarlighetsgrad	Antal överträdelser (totalt)	Antal överträdelser (per kontroll)	Andel överträdelser
Mindre överträdelser	17 596	89,78	41,84%
Allvarliga överträdelser	3 425	17,47	7,98%
Mycket allvarliga överträdelser	21 851	111,48	50,96%
Alla överträdelser	42 872	218,73	100 %

Tabell 1. Fördelning av överträdelser per allvarlighetsgrad

Tabell 1 visar att fler än hälften av de konstaterade överträdelserna är mycket allvarliga överträdelser. Det kan också utläsas att mindre överträdelser utgör en stor del. Tabellen visar att det i snitt finns 219 överträdelser per kontroll, vilket i sig är anmärkningsvärt då den sammanlagda sanktionsavgiften skulle överstiga takbeloppet om 200 000 SEK (€21.119) även om alla överträdelser var av den mindre allvarlighetsgraden (motsvarande 1 000 SEK (€106) i sanktionsavgift).

Företagsstorlek	Antal kontroller	Antal överträdelser (medelvärde per kontroll)	Antal överträdelser (medelvärde per fordon)
Kontroller med 1–5 fordon	78	51,0	16,43
Kontroller med 6–10 fordon	34	117,6	15,68
Kontroller med 11–15 fordon	25	201,2	15,11
Kontroller med 16–20 fordon	12	321,9	17,43
Kontroller med 21–30 fordon	19	304,5	12,10
Kontroller med 31–40 fordon	11	519,1	14,96
Kontroller med 41–50 fordon	8	623,8	14,08
Kontroller med 51–119 fordon	9	1 057,4	13,09
Alla kontroller	196	218,73	15,80

Tabell 2. Antal överträdelser genom företagsstorlek

Antalet överträdelser ligger i genomsnitt på 16 per fordon, enligt tabell 2. Det framgår också att medelvärdet av antalet överträdelser per fordon är relativt jämnt oavsett företagsstorlek, med en liten tendens till att större transportföretag har färre överträdelser per fordon.

Allvarlighetsgrad	Totalt antal överträdelser	Total sanktionsavgift	Andel sanktionsavgift
Mindre överträdelser 1 000 SEK	17 596	17 596 000 SEK	15,73 %
Allvarliga överträdelser 2 000 SEK	3 425	6 850 000 SEK	6,12 %
Mycket allvarliga överträdelser 4 000 SEK	21 851	87 404 000 SEK	78,14 %
Alla överträdelser	42 872	111 850 000 SEK	100 %

Tabell 3. Fördelning av sanktionsavgift per allvarlighetsgrad

I tabell 1 visades fördelningen av överträdelser mellan allvarlighetsgrader och tabell 3 visar motsvarande fördelning av sanktionsavgifterna. Mycket allvarliga överträdelser motsvarar nästan 4 femtedelar av de sammanlagda sanktionsavgifterna.

Sammanlagd sanktionsavgift	Antal genomförda kontroller	Andel genomförda kontroller
< 200 000 SEK	88	44,90 %
200 001 – 400 000 SEK	32	16,33 %
400 001 – 600 000 SEK	20	10,20 %
600 001 – 800 000 SEK	17	8,63 %
800 001 – 1 000 000 SEK	7	3,57 %
> 1 000 001 SEK	32	16,33 %
Totalt	196	100 %

Tabell 4. Fördelning av kontroller genom sammanlagd sanktionsavgift

Tabell 4 visar att nästan hälften av de sammanlagda sanktionsavgifterna understiger 200 000 SEK (€21.119). I samband med detta ska det påpekas att det, enligt tabell 2, är vanligast med kontroller som omfattar 1–10 fordon, vilket av naturliga skäl innebär lägre sammanlagd sanktionsavgift för de transportföretagen då antalet överträdelser per fordon är relativt jämnt.

Medelvärdet för de sammanlagda sanktionsavgifterna är 570 663 SEK (€60.259), vilket i sig är anmärkningsvärt då medianvärdet är 245 000 SEK (€25.871). Förklaringen är att det finns ett trettiotal kontroller med sanktionsavgifter som överstiger 1 000 000 SEK (€105.594), och där åtminstone en handfull består av mångmiljonbelopp.

Överträdelsetyp Allvarlighetsgrad (Nummer)	Antal överträdelser (Totalt)	Antal överträdelser (Per kontroll)
Felaktig användning av diagramblad/förarkort Mycket allvarlig överträdelse (H11)	9 959	50,81
För sent utförd kopiering Mindre överträdelse (L7)	4 905	25,03
Ingen manuell inmatning trots att detta krävs Mycket allvarlig överträdelse (H16)	3 371	17,20
Rast saknas Mindre överträdelse (C1)	3 285	16,76
Symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren Mindre överträdelse (I9)	2 812	14,35

Tabell 5. De 5 vanligaste överträdelserna

Av de 5 mest frekventa överträdelserna kan man konstatera att det enbart är en av dessa som rör förarnas faktiska kör- och vilotider. Övriga består av överträdelser som kan härledas till handhavande av färdskrivaren eller förarkortet. Vidare kan man utläsa att de 5 vanligaste överträdelserna utgörs av 2 mycket allvarliga överträdelser och 3 mindre överträdelser.

Felaktig användning av diagramblad/förarkort innebär i de flesta fall att fordonet körts utan förarkort. Transportstyrelsens tillämpning är att överträdelserna konstateras som mest en gång per kalenderdygn trots att varje körning presumeras vara en överträdelse, enligt dom från kammarrätten.⁴ Genomsnittet på 51 överträdelser per kontroll motsvarar 204 000 SEK (€21.541) i sammanlagd sanktionsavgift, vilket överstiger takbeloppet. Man ska ha i åtanke att detta är ett genomsnitt, exempelvis förekommer denna överträdelse 922 gånger som mest i en enskild kontroll, och 26 kontroller har 100 stycken eller fler.

Den femte vanligaste överträdelserna är att *symbolen för landet ej angivits i färdskrivaren*, trots Transportstyrelsens tillämpning att enbart konstatera 1 överträdelse per förare och kontroll. Detta innebär med största sannolikhet att överträdelserna är betydligt vanligare än vad som framgår av tabell 5.

⁴ Kammarrätten i Sundsvalls dom den 17 juni 2014 i mål nr 183-14.

Sanktionsavgift när företagskontroll inte har kunnat genomföras

Det är en ansevärd mängd ärenden där företagskontroll inte har kunnat genomföras på grund av att transportföretaget har underlåtit att skicka in underlag eller att det inskickade underlaget har varit för bristfälligt. Dessa är inte inkluderade i den statistik som har tagits fram för översynen då den här typen av ärenden inte sanktioneras enligt samma princip som övriga men i en översyn av den hittills genomförda tillsynen är de dock relevanta.

Årtal	Antal beslut	Antal ej genomförda kontroller	Andel ej genomförda kontroller
2012	18	5	27,78%
2013	113	37	32,74%
2014 (t.o.m. 22/9)	123	16	13,01 %
Alla beslut (t.o.m. 22/9 2014)	254	58	22,83 %

Tabell 6. Andel ej genomförda kontroller då sanktionsavgift påförts

Knappt en fjärdedel av de beslut som fattats är ärenden där företagskontroll inte har kunnat genomföras (56 godsföretag och 2 bussföretag). Det har skett en minskning av dessa från 2013 till september 2014 men det är för tidigt att säga om detta är en ihållande trend. Ärendena sanktioneras enligt avsnitt 3 i bilagan till FKV och har därför inte överträdelser med allvarlighetsgrader på motsvarande vis som övriga ärenden.

I kartläggningen har frågan ställts till övriga länder hur detta sanktioneras, se tabell 7.

Land	Sanktion
Sverige	€2.112 (20 000 SEK) per fordon
Norge	Sanktionsnivån varierar beroende på polisdistrikt
Storbritannien	Ses som skäl att återkalla trafikillstånd. Om det av annan dokumentation går att bevisa att transportföretaget har begått andra överträdelser som döljs genom att inte skicka in underlag kan detta vara skäl för åtal mot företagsledare för <i>conspiracy</i> , en form av bedrägeri, vilket kan leda till 2 år i fängelse
Nederländerna	€4.400 per förare och dag
Finland	€3.000 i vitesföreläggande
Lettland	€700 – 1.400, eventuellt även återkallande av trafikillstånd
Spanien	€4.000 per förare och fordon

Danmark	€806 (6 000 DKK) per fordon och arbetsdag. Saknad data för en månad innebär alltså €16.122 (120 000 DKK) per fordon
Tyskland	€750 per dag, max €15.000
Rumänien	€1.000 – 4.000

Tabell 7. Sammanställning över ländernas sanktion vid ej inkommet underlag

Som framgår av tabellen har inte alla länder ekonomiska sanktioner när transportföretag underlåter att tillhandahålla underlag för kontroll, exempelvis Storbritannien ser det istället som ett skäl att återkalla trafiktillståndet, eller ifall omständigheterna medger det, stränga fängelsestraff för företagsledare. Sett till de länder som har angett ekonomiska sanktioner har Sverige jämförelsevis låga sanktionsavgifter när företagskontroll inte har kunnat genomföras. Frågan om hur vanligt det är att transportföretag inte kommer in med underlag har inte uttryckligen ställts vid besöken, men 4 av länderna (DE, ES, FI, UK) har uttalat att detta inte är ett problem hos dem.

3 Kartläggning av hur andra länder tillämpar regelverket

3.1 Utgångspunkter och frågeställningar

Kör- och vilotidsreglerna syftar bland annat till att skapa rättvisa konkurrensförhållanden inom branschen. För en bransch som verkar på en internationell marknad är utgångspunkten därför att tillämpningen i Europa behöver harmonisera. Med anledning av detta har Transportstyrelsen genomfört en kartläggning i andra länder för att se hur Transportstyrelsens tillämpning förhåller sig till övriga Europas, och om det finns något ”normalläge” i Europa.

I nedanstående avsnitt har redogörelser och analyser gjorts i huvudsak utifrån följande frågeställningar:

- Kontrollorganisation och uppbyggnad
 - Kontrollorgan och kostnader att genomföra företagskontroller
 - Kontrollsystemet
 - Sanktionssystemet.
- Vad är normalläge i Europa och ska Transportstyrelsens tillämpning ansluta till detta?
 - Hur sanktionerar övriga länder enstaka mindre överträdelser?
 - Är det en dubbelbestraffning att ett transportföretag kan sanktioneras för en överträdelse en förare redan har sanktionerats för?

Avsnittet avslutas med de slutsatser som kan dras av kartläggningen. Vissa slutsatser behandlas i avsnitt 8.

3.2 Metod

För kartläggningen har det genomförts personliga besök i 9 europeiska länder⁵. Lettland har valts ut med anledning av en avvikande lönestruktur, Spanien och Rumänien för att få en större geografisk spridning.

⁵ I uppdragsbeskrivningen är utpekade att Norge, Danmark, Finland, England, Tyskland och Nederländerna samt 1 land med avvikande lönestruktur ska besökas. Ytterligare länder kan besökas om så bedöms lämpligt.

Inför besöken utarbetade Transportstyrelsen ett frågeformulär till de utvalda länderna. En förfrågan skickades till branschorganisationerna⁶ om eventuella synpunkter och tillägg till frågeformuläret men inga ytterligare synpunkter eller frågor tillkom. Frågeformuläret har utgjort grunden för intervjuerna och har omfattat frågor kring organisation, sanktionssystem och tillämpning av regelverken.

3.3 Resultat av kartläggningen

Av kartläggningen framgår att de besökta länderna har olika rättsystem, olika lagstiftningar på nationell nivå och olika former av kontrollorgan, vilket resulterar i att inget av länderna i kartläggningen har ett likadant kontroll- eller sanktionssystem.

3.3.1 Sammanställning från kartläggningen

I tabell 8 till 11 finns en sammanställning av utvalda frågor och svar från kartläggningen. Det ska poängteras att svaren i tabellerna inte är uttömmande och i många fall förkortade. I bilaga 1 återfinns frågeformulären med svaren i sin helhet för samtliga länder, inklusive svar för Transportstyrelsens tillämpning.

⁶ Kommunal, Sveriges Bussföretag, Sveriges Åkeriföretag, Transportarbetarförbundet och Transportgruppen.

Organisation och kontrollsystem	Utför samma kontrollorgan företags- och vägkontroller? (1) ⁷	På vilket sätt inhämtas material för företagskontroller? (4)	Hur lång är kontrollperioden? (6)	Kontrolleras företaget i sin helhet eller delar av det? (7)	Efter hur lång tid genomförs återkontroller? (5)
Sverige (TS)	Nej	Begär in underlag	2 månader	Oftast hela företaget	Inom 1-2 år
Norge	Ja, och polis vid väg	Begär in underlag och gör besök i företags lokaler	1-4 månader, (oftast 2)	Oftast hela företaget	Inom 1 år från senaste kontroll
Storbritannien	Ja (polis vid väg - ovanligt)	Besök i företags lokaler	Små företag: 6 månader Övriga: 1-3 månader	Oftast hela företaget	Ingen fastställd tidsgräns
Nederländerna	Ja (polis vid väg - ovanligt)	Besök i företags lokaler	4 veckor (vid kontroll av viss art. 16 veckor)	Upp till 26 förare kontrolleras hela företaget (sen urval)	Ingen fastställd tidsgräns
Finland	Nej	Begär in underlag	3 månader	Hela företags material begärs in. Urval sker därefter	Ingen fastställd tidsgräns
Lettland	Ja (bara polisen)	Företag lämnar in underlag och besök i företags lokaler.	Oftast 6 månader. Stora företag 3-5 månader	Beror på företagets storlek	Ex. efter 4 månader
Spanien	Ja (delvis)	Begär in underlag	45 dagar. Utökas till 90 dagar om manipulation upptäcks	Alla fordon, dock högst 20. Vid manipulation – alla fordon	Flera MAÖ och/eller 1 MSI: kontinuerlig återkontroll tills inga MAÖ/MSI förekommer
Danmark	Ja	Begär in underlag	1 månad (alltid kalendermånad)	Hela företaget	Vanligtvis efter 4-5 år. Vid allvarliga överträdelser 1 år
Tyskland	Nej	Begär in underlag och gör besök i företags lokaler	3 månader	Hela eller delar	Inom 1 år från senaste kontroll
Rumänien	Ja, och polis vid väg	Begär in underlag och gör besök i företags lokaler	28 dagar	Hela företaget	Inom 30 dagar - 2 år

Tabell 8. Sammanställning av ländernas svar för organisation och kontrollsystem

⁷ De siffror som anges inom parentes motsvarar numret på frågan i frågeformuläret som skickats till de besökta länderna.

Organisation och kontrollsystem	Kan förare och företag få sanktion för samma överträdelse? (27.1)	Påförs sanktion fullt ut för varje enskild överträdelse även vid upprepade överträdelser? (17)	Hur konstateras att ett undantag är tillämpligt? (32.1.1)	Vilken dokumentation krävs för att visa transport med färja/järnväg? (33.1.1)	Behöver företagen visa att avvikelser enligt art. 12 561/2006 är tillämpliga? (33.2)
Sverige (TS)	Ja	Ja	Dokumentation begärs in som visar förare, fordon och tidsperiod	Kräver inte dokumentation om uppgifterna bedöms troliga	Kräver inte dokumentation om uppgifterna bedöms troliga
Norge	Ja	Nej	Dokumentation begärs in som styrker undantag	Kräver inte dokumentation om uppgifterna bedöms troliga	Enligt art.12. Skälen kontrolleras med ex. polisen
Storbritannien	Ja	Nej (men antalet överträdelser påverkar storleken på sanktionen)	Dokumentation begärs in som visar att undantag är tillämpligt	Kvitto/biljett/GPS om uppgifterna inte verkar troliga	Enligt art. 12. Skälen kontrolleras vid misstanke om systematiskt fusk
Nederländerna	Ja	Nej (beror på i vilket steg kontrollen befinner sig)	Undantag måste styrkas med dokumentation	Kvitto/färjebiljett ska uppvisas	Ja, enligt art.12
Finland	Ja	Nej	Genom muntlig förklaring	Genom muntlig förklaring	Genom muntlig förklaring
Lettland	Ja	Nej	Det ska föras i loggbok. Dokument som styrker undantag ska medföras	Kräver inte dokumentation om uppgifterna bedöms troliga	Kräver inte dokumentation om uppgifterna bedöms troliga
Spanien	Ja	Ja, men om betalning sker inom 30 dagar sätts avgiften ned med 30 procent	Undantag ska visas med dokumentation	Kvitto/färjebiljett kan uppvisas	Företaget ska visa att föraren var på platsen och inte kunde stanna. Skälen ska dokumenteras
Danmark	Ja	Rabattsystem vid förarens överträdelser som inte påverkar kontrollen.	Undantag ska visas med dokumentation	Kräver inte dokumentation om uppgifterna bedöms troliga	Följer vägledning 1
Tyskland	Ja	Nej. Rabattsystem finns	Undantag ska visas med dokumentation	Kräver inte dokumentation om uppgifterna bedöms troliga	Strikt tillämpning. Följer vägledning 1
Rumänien	Ja	Ja, men om betalning sker inom 48 timmar sätts avgiften ned med 50 procent	Dokumentation efterfrågas, myndigheten har bevisbördan	Dokumentation efterfrågas, myndigheten har bevisbördan	Dokumentation efterfrågas, myndigheten har bevisbördan

Tabell 9. Sammanställning av ländernas svar för organisation och kontrollsystem

Sanktionssystem	Vilka sanktioner påförs vid företagskontroller? (14)	Finns det ett tak för hur hög en sanktionsavgift eller böter kan bli? (21)	Har företag annan sanktion än förare? (19)	Hur sanktioneras mindre överträdelse vid företagskontroll? (22.1)	I en kontroll med bara enstaka MÖ, hur sanktioneras detta? (22)
Sverige (TS)	Administrativa sanktionsavgifter	Ja, €21.119 eller 10 procent av årsomsättning	Nej	€106 per överträdelse	Sanktionsavgift är oskäligt
Norge	Varning, föreläggande, böter, körkortsåterkallelse, fängelse	Nej	Ja, i regel högre böter	I de flesta fall muntlig eller skriftlig varning	Varning
Storbritannien	Rådgivning, böter, användningsförbud, fängelse	Nej	Ja	I regel med böter	Rådgivning kan ges
Nederländerna	Varning, administrativa sanktionsavgifter	Nej	Ja, exempelvis 3 ggr högre vid manipulation	Enbart vid tredje kontrollen mot ett företag	MÖ sanktioneras enbart vid en tredje kontrollen
Finland	Varning, böter	Ja, ett fåtal tusen euro	Ja, varning, böter för förare	Varning	Varning
Lettland	Böter	Ja, €1.400	Ja, i regel högre böter	I regel böter	Enbart ett fåtal bötfälls inte
Spanien	Administrativa sanktionsavgifter	Nej	Ja, föraren kan enbart få böter för manipulation	Administrativ sanktionsavgift	Administrativ sanktionsavgift
Danmark	Rådgivning, varning, böter	Nej	Ja, dubbla böter mot 561 och högre mot 3821	Böter	Rådgivning kan ges
Tyskland	Rådgivning, varning, böter	Ja, max €15.000 per överträdelsetyp	Ja, tredubbla böter	Böter	Rådgivning eller varning kan ges
Rumänien	Administrativa sanktionsavgifter	Ja, €8.000	Nej, men bara ett fåtal överträdelse där båda kan hållas ansvariga	Böter	Böter

Tabell 10. Sammanställning av ländernas svar för sanktionssystem

Sanktionssystem	Hur bedöms transport med ej besiktigad färdskrivare? (29)	Hur bedöms transport med bristfällig färdskrivare? (29.2)	Sanktioneras varje överträdelse alt. görs en helhetsbedömning? (16)	Vem hålls ansvarig för överträdelser vid företagskontroll? (18)	Hur bedöms för sent utförd kopiering? (30)
Sverige (TS)	1 MAÖ (€422) per fordon och dag som transport sker	1 MAÖ (€422) per fordon och dag som transport sker	För varje enskild överträdelse	Juridiska personen	1 gång per kopieringsintervall
Norge	Under utredning	Under utredning	Helhetsbedömning	Juridiska personen. Även förarna kan sanktioneras vid en företagskontroll	Ingen överträdelse men kan visa att företaget inte gjort vad som ankommer på det
Storbritannien	Normalt sett sanktioneras inte detta, annars en gång per fordon och dygn	Normalt sett sanktioneras inte detta, annars en gång per fordon och dygn	Helhetsbedömning	Juridiska personen eller trafikansvarige	Överträdelse per för sent kopierad 24-timmarsperiod. Det sanktioneras däremot inte särskilt ofta
Nederländerna	1 överträdelse per fordon och kontroll. €200 om data är tillförlitlig. €4.400 om inte	1 överträdelse per fordon och kontroll. €4.400	För varje enskild överträdelse. Annat kontrollsystem	Juridiska personen	Kopiering i sig är ingen överträdelse
Finland	1 överträdelse per kontroll. Varning	1 överträdelse per kontroll. Varning	Helhetsbedömning	Juridiska personen	Kopiering i sig är ingen överträdelse
Lettland	Kontrolleras enbart vid vägkontroll	Kontrolleras enbart vid vägkontroll	Helhetsbedömning	Juridiska personen	Kopiering i sig är ingen överträdelse
Spanien	1 överträdelse per kontroll	1 överträdelse per kontroll	För varje enskild överträdelse	Juridiska personen	Kopiering i sig är ingen överträdelse
Danmark	Kontrolleras enbart vid vägkontroll	Hanteras som ej inkommet underlag. €806 per förararbetsdag	För varje enskild överträdelse	Juridiska personen. Även förarna kan sanktioneras vid en företagskontroll	Kontrolleras inte
Tyskland	Kontrolleras enbart vid vägkontroll	1 överträdelse per 24 timmar	För varje enskild överträdelse	Juridiska personen om överträdelsen inte kan knytas till enskild person	Det bedöms från fall till fall. Vid vägkontroll påförs föraren €1.000
Rumänien	1 överträdelse per kontroll	1 överträdelse per kontroll	För varje enskild överträdelse	Juridiska personen eller föraren, överträdelse avgör	1 överträdelse per fordon eller förare och kontroll

Tabell 11. Sammanställning av ländernas svar för sanktionssystem

3.3.2 Organisation och uppbyggnad

Kontrollorgan och kostnader för företagskontroller

I 7 av länderna (NO, UK, NL, LV, ES, DK, RO) är det helt eller delvis samma kontrollorgan som genomför företags- och vägkontroller. Alla länder har ett nationellt kontrollorgan för genomförandet av företagskontroller förutom Tyskland som är organiserat på en regional nivå där de 16 delstaterna har egna kontrollorgan, och i många fall har delstaten flera kontrollorgan på kommunal nivå. Svaren på hur många årsarbetskrafter som krävs för att genomföra företagskontrollerna har varierat stort, bland annat eftersom kontrolltjänstemännen sällan arbetar heltid med företagskontroll. Avseende de länder (NO, NL, LV, ES, DK, DE) som angivit antal årsarbetskrafter och antal arbetsdagar som ska kontrolleras motsvarar varje årsarbetskraft 3 000 – 11 500 kontrollarbetsdagar, jämfört med Transportstyrelsen där en årsarbetskraft motsvarar drygt 14 000 kontrollarbetsdagar.

På grund av att kontrollorganen är olika organiserade och på grund av att ett flertal av länderna inte har kunnat ange hur stora kostnaderna är för genomförandet av företagskontroller har det inte varit möjligt att göra någon jämförelse av vilka resurser länderna kräver för genomförandet av företagskontroller. Det som är gemensamt för alla länder utom Sverige och Rumänien är att verksamheten i stort sett är skattefinansierad.

Sanktionssystemet

Sanktionssystemen varierar mellan länderna och innefattar allt från rådgivning till fängelsestraff. Spanien och Rumänien har liksom Sverige uteslutande ekonomiska sanktioner. Spanien, Nederländerna, Rumänien och Sverige påför sanktionsavgifter. I övriga länder ådöms företaget böter.

Drygt hälften av länderna (NO, UK, NL, FI, DK, DE) har mer än en typ av sanktion och de flesta (NO, UK, NL, FI, LV, DK, DE) har system som inbegriper rådgivning eller varning som lägsta sanktionsförfarande.

Det har framkommit att det läggs stor vikt vid transportföretagets trafik tillstånd och återkallelse av tillståndet anses vara den strängaste och effektivaste åtgärden. Exempelvis Storbritannien har utarbetat ett system där transportföretaget kan få användningsförbud för hela eller delar av fordonsflottan under en begränsad tid (en typ av tillfällig återkallelse) och tillståndet återkallas permanent ifall transportföretaget bryter mot detta förbud.

I regel beläggs transportföretaget med högre sanktioner än förarna för specifika överträdelser. I exempelvis Danmark får transportföretaget dubbelt

så hög sanktion för överträdelse mot kör- och vilotidsförordningen och upp till 3 gånger så hög sanktion för överträdelse mot färdskrivarförordningen. I Tyskland får transportföretaget 3 gånger så hög sanktion oavsett regelverk. Det är bara i Finland som transportföretaget i praktiken har en lägre sanktion än föraren då transportföretagen i regel enbart får skriftlig varning vid företagskontroll men förarna får böter vid vägkontroll.

Nästan hälften av länderna (NO, UK, FI, LV) anger att de gör en samlad bedömning vid företagskontrollen och dess påföljd, snarare än att de beivrar varje överträdelse för sig. En del i denna bedömning är att utreda om överträdelsena sker systematiskt och transportföretaget bedöms hårdare ifall det är en återkontroll.

Kontrollsystem

I de flesta länderna utförs väg- och företagskontroller av olika kontrollorgan eller kontrolltjänstemän, men i 4 av länderna (NO, UK, LV, RO) är det samma kontrolltjänstemän som genomför båda formerna av kontroll. Ett flertal av länderna har dock ett omfattande samarbete och kunskapsutbyte mellan tjänstemännen som genomför kontrolltyperna. Det är enbart Sverige som har centraliserat företagskontrollerna, övriga länder har en regional spridning av kontrollorganisationen.

Kontrollorganen i de besökta länderna har befogenhet att besöka transportföretagen i syfte att inhämta underlag för kontroll. I 5 länder (NO, FI, LV, ES, DK) utöver Sverige inhämtas underlaget dock i första hand genom att transportföretaget begärs att komma in med underlaget. 2 länder (UK, NL) varierar mellan att begära in underlag och att besöka transportföretaget. I Tyskland avgör varje kontrollorgan hur de genomför detta. Ett flertal av länderna har dock svarat att omständigheterna i ärendet styr tillvägagångssättet, om behov finns så görs besök hos transportföretaget, ibland även oannonserat.

I Danmark kvalitetsgranskas varje företagskontroll av en utpekad grupp utredare innan de går vidare till åklagare för sanktionsförfarande och i Nederländerna överlämnar kontrolltjänstemannen kontrollen till en kollega som kvalitetsgranskar resultatet.

Kontrollperioden i företagskontroller varierar från omkring 1 till 6 månader. 3 länder (NL, DK, RO) kontrollerar i regel 1 månad, och 3 länder (FI, LV, DE) kontrollerar alltid 3 månader eller längre. Ett flertal av länderna anpassar även kontrollperioden efter transportföretagets storlek eller andra omständigheter, exempelvis så kan ett stort transportföretag ha en kortare kontrollperiod eller så kan transportföretag där manipulation av färdskrivaren upptäckts ha en längre kontrollperiod. I stort sett alla länder kontrollerar transportföretagen i sin helhet, med undantag för stora transportföretag. I Tyskland avgör respektive kontrollorgan hur stor andel

av transportföretaget som ska kontrolleras, och i Nederländerna kontrolleras i regel ett urval av ett transportföretags fordon.

3.3.3 Normalläge i Europa

Av kartläggningen framgår det att länderna har olika kontroll- och sanktionssystem. Därmed har de också olika förutsättningarna för utredning och tillämpning. Det innebär att svaren på vissa av frågorna blir svåra att jämföra på grund av de specifika omständigheterna i respektive land. Trots detta finns det vissa detaljfrågor där en majoritet av länderna har gemensam tillämpning eller liknande system.

Generella toleranser

Nästan hälften av länderna (NL, LV, ES, DE) tillämpar inga generella toleranser vid överträdelsebedömning och ett fåtal länder (FI, UK, RO) har en viss tolerans på samma vis som Transportstyrelsen⁸. Exempelvis Norge har inga generella toleranser vid sin bedömning, däremot tillämpar de ett sanktionssystem som innebär att de mindre överträdelserna enbart är förenade med en muntlig varning. Danmark har ett system med en generell tolerans om 5 procent vid bedömningen av överträdelser mot kör- och vilotidsförordningen, men inga toleranser vid överträdelser mot färdskrivarförordningen.

Sanktionering vid enstaka mindre överträdelser

Ett fokusområde i kartläggningen har varit att utreda hur hanteringen av enstaka mindre överträdelser sker i de övriga länderna. Även i detta fall är det svårt att se ett tydligt normalläge men de flesta länder utfärdar en varning om det endast finns enstaka mindre överträdelser.

I Norge resulterar mindre överträdelser i regel i muntlig eller skriftlig varning. I Spanien och i Sverige påförs alltid en administrativ sanktionsavgift vid mindre överträdelser. I Nederländerna kontrolleras mindre överträdelser först vid en tredje företagskontroll vilket innebär att dessa inte sanktioneras vid de första kontrollerna. Flera länder bedömer överträdelserna i sitt sammanhang och om dessa överträdelser är systematiska kan de sanktioneras, men ifall de är få eller bedöms vara slumpmässiga kan de bortses ifrån.

Sanktion mot både transportföretag och förare

Med anledning av den debatt kring dubbelbestraffning av transportföretag och förare som pågått i Sverige de senaste åren har i frågeställningen även ingått övriga länders ståndpunkt i detta, och hur de tillämpar aktuell artikel i kör- och vilotidsförordningen.⁹ Alla länder har svarat att de anser att

⁸ Transportstyrelsen tillämpar en tolerans på 2 eller 3 minuter beroende på färdskrivargeneration.

⁹ Artikel 19

transportföretagen är ansvariga för förarnas överträdelse och tillämpar reglerna därefter när så är tillämpligt.

3.4 Slutsatser av kartläggningen

Det är inte möjligt att konstatera ett generellt normalläge av tillämpningen i Europa då det varierar i stor grad, mycket beroende på olika rättssystem och organisation av tillsynen. När det gäller sättet att utreda ärenden och bestämma sanktionen har Transportstyrelsen noterat likheter mellan Sverige och de länder som har liknande administrativa avgiftssystem som vårt. I dessa länder är tendensen att kontrollmyndigheten strikt påför avgift för varje konstaterad överträdelse som omfattas av kontrollen. I övriga länder, som exempelvis huvudsakligen sanktionerar genom böter, finns ett större utrymme för att göra en samlad bedömning av utredningsmaterialet och sanktionen.

Transportstyrelsens förfarande vid utredning och påförande av sanktionsavgift kan framstå som mer fyrkantigt än motsvarande förfarande i länder med annat sanktionssystem. Det kan ha sin förklaring i att sanktionering vid svenska företagskontroller sker genom en administrativ avgift istället för böter. I Sverige har det ansetts att sanktionsavgifter exempelvis lämpar sig för förseelser som är enkla att konstatera och inte kräver någon mer ingående utredning.¹⁰

I resultatet av den internationella kartläggningen är det följande omständigheter som Transportstyrelsen har noterat som särskilt intressanta.

- Alla länder utom Sverige har en regional spridning av kontrollorganisationen vilket skapar en större bransch- och lokalkännedom bland kontrolltjänstemännen och leder till att de kan genomföra en mer kvalitativ och grundlig kontroll. Ett flertal av kontrollorganen har alltså en annan form av direktkontakt med transportföretagen än vad Transportstyrelsen har. Transportstyrelsen ska säkerställa att kommunikationen med transportföretagen i Sverige ändå sker på ett fungerande och ändamålsenligt sätt. Därför ska Transportstyrelsen se över dokument och rutiner som ligger till grund för detta (se vidare i avsnitten 4 och 8).
- Kontrollorganen i de flesta av länderna begär i första hand in underlaget för företagskontroll även om de också i viss utsträckning använder sig av befogenheten att genomföra kontroll i företagets lokaler. Regleringen synes alltså vara likartad med den som finns i Sverige. Transportstyrelsen har inte dock i praktiken använt sig av möjligheten att genomföra besök i företagets lokaler.

¹⁰ Se SOU 2013:38, sid. 560.

- De flesta länder kontrollerar i regel alltid hela transportföretaget vid en företagskontroll. I det avseendet utmärker sig alltså inte Sverige.
- Drygt hälften av länderna tillämpar inga generella toleranser vid överträdelsebedömning motsvarande den tolerans om 2–3 minuter som Transportstyrelsen tillämpar för att kompensera för brister i färdskrivaren i vissa fall. På så sätt kan tillämpningen i Sverige framstå som mer generös. En del av länderna påför dock inte alls sanktionsavgift för sådana mindre avvikelser som det kan vara fråga om.
- Det är vanligt att länderna har flera typer av sanktioner, till skillnad från exempelvis Sverige som enbart har ekonomiska sanktioner. Många av länderna kan exempelvis vidta någon form av rådgivning eller varning vid enstaka mindre överträdelser. En sak som ett flertal av länderna har framhållit i frågan är att det inte nödvändigtvis är antalet överträdelser som avgör vilken typ av sanktion som ska påföras, utan sammanhanget överträdelserna finns i. Om det rör sig om slumpmässiga fel som kan kopplas till förarnas slarv snarare än transportföretagets organisation anses det vara lämpligt med rådgivning alternativt varning. Transportstyrelsen anser att förutsättningarna för att införa en liknande tillämpning i Sverige bör utredas, se vidare i avsnitt 8.
- Samtliga länder ansluter sig till Transportstyrelsens tolkning att det inte finns något hinder mot att ett transportföretag får sanktion för samma överträdelse som föraren. Det bekräftar att det finns fog för Transportstyrelsens tillämpning av artikeln.

4 Redovisning av undantagen körning

4.1 Bakgrund och frågeställningar

I kör- och vilotidsregelverken finns ett flertal undantag och avvikelser som tillåter avsteg från regelverken. Av svensk lagstiftning framgår inte vad som krävs av företaget för att visa att ett undantag är tillämpligt. Hur transportföretag ska påvisa undantag och avvikelser vid ett kontrolltillfälle är inte alltid givet. Transportstyrelsen har fått kritik från branschen att begäran om underlag är otydlig när det kommer till hur avsteg från regelverken ska redovisas.

Transportstyrelsen ska i det här uppdraget utreda vilka redovisningskrav som ställs i dagsläget, och hur de kraven kan se ut framöver för att leda till en tydligare, mer enhetlig och lättförståelig tillsyn.

4.2 Nuvarande bedömning av underlag

Ett transportföretag som hävdar ett undantag behöver på något sätt påvisa vid företagskontrollen att undantaget är tillämpligt. Vilket underlag som behövs beror på vilket undantag som avses. Gemensamt vid Transportstyrelsens tillämpning är att det för alla undantag ska framgå vilken förare och/eller vilket fordon undantaget avser samt under vilken period det har varit undantaget. I varje enskilt fall bedömer utredaren om undantaget är tillämpligt utifrån det underlag som finns i ärendet.

4.2.1 Bedömning vid vissa undantag och avvikelser

Undantagen för provkörning i samband med reparation eller underhåll¹¹ och vägtransporter i samband med till exempel underhåll och kontroll av vägar¹² är de vanligaste återopade undantagen i företagskontroller. Transportstyrelsen beaktar vid dessa undantag exempelvis verkstadsintyg, arbetstidsscheman, kvitton, fakturor eller avtal.

Undantag för persontransport i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 km¹³, kan enligt Transportstyrelsens tillämpning visas med exempelvis turlistor eller intyg där linjens längd framgår, samt vilket fordon och vilken förare som avses. Transportföretaget kan också behöva visa vilka transporter som omfattas av undantaget, ifall fordonet inte uteslutande används för undantagen transport.

Förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg har rätt att avbryta sin normala dygnsvila högst 2 gånger och ägna sig åt

¹¹ artikel 3 g) i kör- och vilotidsförordningen.

¹² artikel 13 h) i kör- och vilotidsförordningen.

¹³ artikel 3 a) i kör- och vilotidsförordningen.

andra aktiviteter i sammanlagt högst 1 timme.¹⁴ Transportstyrelsens tillämpning innebär att transportföretagen ska göra det troligt att transport med färja eller järnväg har skett. Transportstyrelsen gör bedömningen utifrån de uppgifter som finns registrerade av färdskrivaren¹⁵ och utifrån eventuellt annat underlag. Om det behövs begärs färjebiljetter eller fakturor in från transportföretaget.

Det finns bestämmelser om minimal vilotid och maximal körtid när det gäller att hitta en lämplig plats att stanna på för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet.¹⁶ Det kan till exempel handla om fordonshaveri eller väderförhållanden. Avvikelse från bestämmelserna godtas om transportföretaget kommit in med en förklaring till varför avvikelsen varit nödvändig. Vilken förare och vilket fordon samt när avvikelsen ägde rum ska framgå av den anteckning som föraren ska göra på diagramblad eller färdskrivarutskrift i samband med avvikelsen.¹⁷ Det kan också komma in annat underlag, exempelvis fakturor eller avtal, som kan visa att avvikelse från regelverken är godtagbar.

4.2.2 Bedömning vid förflyttningar utförda av särskild personal från stuveriföretag

Branschen upplever att kraven på dokumentation är svåra eller omöjliga att leva upp till vid exempelvis förflyttning av fordon utan förarkort av personal hos färjeföretag.

Förflyttningar som görs av annan personal än det kontrollerade företagets förare är inte undantagen körning i sig om de ingår i en vägtransport. Enligt kör- och vilotidsförordningen¹⁸ är transportföretaget ansvarigt för förflyttningarna och det måste därför fastställas vilket transportföretaget i detta fall är. Enligt den definition av transportföretaget¹⁹ som finns i nämnda förordning, samt i enlighet med förhandsavgörande från EG-domstolen²⁰, är det den som kontrollerar och organiserar transporter. I de fall ett fordon överlämnas till personal från exempelvis stuveriföretag är det kontrollerade företaget inte ansvarigt för dessa förflyttningar, om det inte längre kontrollerar och organiserar transporten. Det kontrollerade företaget

¹⁴ artikel. 9.1 i kör- och vilotidsförordningen.

¹⁵ Exempelvis inmatning av start- och slutland, vilken i sig inte är en uttömmande uppgift då färje- eller järnvägstransport kan ske inom ett land.

¹⁶ artikel 12 i kör- och vilotidsförordningen. I Kommissionens Vägledning nr 1 framgår vilket ansvar som åligger föraren, företaget samt kontrollmyndigheten vid tillämpning av artikel 12.

¹⁷ Ifall denna anteckning inte skett enligt artikel 12, utgör detta en överträdelse mot regelverket även om avvikelsen som sådan anses vara godkänd.

¹⁸ Artikel 10

¹⁹ Artikel 4 p) i kör- och vilotidsförordningen.

²⁰ EG-domstolens förhandsavgörande i brottmål Paul Vandevenne m.fl. (mål C-7/90).

behöver därför kunna visa att ansvaret för transporten övergått till en annan part genom exempelvis avtal, kontrakt eller motsvarande med stuveriföretaget.²¹

4.2.3 Jämförelse med andra länder

I kartläggningen har frågan ställts om länderna har specifika krav i sin nationella lagstiftning hur undantagna transporter ska påvisas. Endast Lettland har sådana krav i den nationella lagstiftningen.

Vid en jämförelse av Transportstyrelsens tillämpning vid undantag och avvikelser från regelverken kan man konstatera att det finns likheter i ländernas tillämpning. Generellt gör kontrolltjänstemännen en bedömning i det enskilda fallet om det är troligt att körningen ska anses som undantagen. Om det behövs ytterligare underlag kan kontrolltjänstemännen begära in det från transportföretaget. Detta kan omfatta exempelvis färjebiljetter, fakturor, verkstadsintyg, tidtabeller och tidböcker. Nederländerna är det enda landet som kräver att underlag ska skickas in, det kan till exempel vara färjebiljetter eller fakturor. I Rumänien ligger bevisbördan på kontrollorganet. Om kontrollorganet inte kan styrka att en transport omfattas av regelverken ska den anses undantagen.

När det gäller avvikelser från bestämmelserna om minimal vilotid och maximal körtid för att hitta en lämplig plats att stanna på för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet anger ett flertal länder att undantag godtas om transportföretagen följt dokumentationskraven som är angivna i artikeln²² och Kommissionens vägledning nr 1. Ett fåtal länder (NO, FI, LV) accepterar att få en förklaring till avvikelserna av transportföretaget, även om nämnda dokumentationskrav inte uppfyllts. I Rumänien är det inte kontrollorganet som avgör om artikeln är tillämplig, det måste avgöras i domstol.

4.3 Hur kan Transportstyrelsen tydliggöra redovisningskraven?

Det råder i dagsläget en osäkerhet kring vilket underlag som transportföretagen ska inkomma med för att påvisa undantag och avvikelser från regelverken. Osäkerheten försvårar administrationen för transportföretagen och bidrar till längre utredningstider. Transportstyrelsen behöver bli tydligare med vilket material som efterfrågas. Det ska göras en översyn av hur dokumenten som skickas till transportföretag i samband med företagskontroller är utformade. I dokumenten ska det tydligt framgå när underlag ska skickas in och vad som ska skickas in. På grund av att

²¹ Se till exempel Förvaltningsrätten i Faluns dom den 8 maj 2014 i mål nr. 3753-13.

²² Artikel 12 i kör- och vilotidsförordningen.

omständigheterna för undantag i de enskilda fallen skiljer sig åt kan det dock vara svårt att göra ett medskick som i detalj specificerar vad som gäller för vart och ett av undantagen, men det går att förtydliga för transportföretagen genom generella instruktioner vad som ska skickas in.

En del av problematiken med att påvisa undantag har berott på att kontrollerna som utförts har omfattat en kontrollperiod som legat långt tillbaka i tiden. Det har varit svårt för transportföretagen att ta fram underlaget och i vissa fall har de inte längre haft kvar det. Problemet har dock blivit mindre eftersom utredningarna nu genomförs närmare i tid i förhållande till kontrollperioden. Ytterligare förbättringar kan uppnås med tydliga och fasta rutiner för att säkerställa att uppstartade ärenden genomförs ännu närmare i tid i förhållande till kontrollperioden.

I de fall där det bedöms vara svårt för transportföretagen att med viss dokumentation visa att ett undantag är tillämpligt bör Transportstyrelsen, i större utsträckning än vad som hittills skett, kunna göra rimlighetsbedömningar utifrån tillgängliga data och uppgifter från transportföretaget. Vid en sådan bedömning kan exempelvis körningarnas längd och tidpunkter beaktas för att avgöra om transportföretagets uppgifter är troliga.²³

²³ Stöd för Transportstyrelsen att göra en sådan bedömning finns i Kammarrätten i Sundsvalls dom den 23 juni 2014 i mål nr. 193-14.

5 Ändrad praxis utifrån domar

5.1 Utgångspunkter

Ett stort antal av Transportstyrelsens beslut har överklagats till högre instans och ett antal mål har också avgjorts i både förvaltningsrätten och kammarrätten. Några kammarrättsdomar har överklagats till Högsta förvaltningsdomstolen, både av Transportstyrelsen och av kontrollerade transportföretag. Högsta Förvaltningsdomstolen har i vissa fall beslutat att inte lämna prövningsstillstånd och det finns därför en viss fastställd domstolspraxis på området.

I nedanstående avsnitt redogörs för lagakraftvunna domar där domstolen haft invändningar mot Transportstyrelsens tillämpning.

5.2 Definition av vägtransport

Kammarrätten i Sundsvalls dom den 23 juni 2014 i mål nr. 193-14

Målet gällde i huvudsak körningar utan förarkort. Transportföretaget hävdade att körningarna skett på transportföretagets terminalområde av terminal- och/eller verkstadspersonal. Samtliga körningar hade varat under mycket korta tidsperioder och transportföretaget hade lämnat konkreta redogörelser för omständigheterna kring de aktuella körningarna utan förarkort. Kammarrätten fann inte skäl att ifrågasätta transportföretagets uppgifter om var körningarna hade ägt rum. Körningarna hade enligt kammarrätten inte ägt rum på en för allmän trafik upplåten väg. De var därmed inte vägtransporter i kör- och vilotidsförordningens mening och omfattades därför inte av bestämmelserna om kör- och vilotider eller av plikten att använda färdskrivare.

Konsekvens för tillämpningen

Transportstyrelsens tillämpning i likande ärenden har tidigare varit att påföra sanktionsavgift även för körningar utan förarkort på terminalområde eftersom dessa körningar har ansetts vara en del av vägtransporten. Numer påför inte Transportstyrelsen sanktionsavgift när det är fråga om förare som uteslutande kört på område som inte är att anse som en för allmän trafik upplåten väg.

5.3 Har transportföretaget gjort vad som ankommer på det för att hindra överträdelser

Kammarrätten i Sundsvalls dom den 20 maj 2014 i mål nr. 2593-13

Målet gällde körning utan förarkort vid 3 tillfällen. Transportföretaget hade beskrivit omständigheterna kring varje körning och lämnat noggranna redogörelser över de åtgärder transportföretaget vidtagit för att hindra överträdelserna. Kammarrätten konstaterade att det rörde sig om ett fåtal

överträdelser i förhållande till mängden kontrollerad färdskrivardata (29 dagar). De åtgärder som transportföretaget vidtagit ansågs av kammarrätten ha varit seriösa och ändamålsenliga. Överträdelserna framstod som relaterade till enskilda förarens slarv, och hade enligt kammarrätten inget samband med brister i transportföretagets informations- och kontrollskyldighet. Transportföretaget ansågs därmed ha gjort vad som ankommit på det.

Kammarrätten i Sundsvalls dom den 30 januari 2015 i mål nr. 1700-14

Målet gällde körning utan förarkort vid 2 tillfällen av samma förare. Transportföretaget hade redogjort för vilka åtgärder transportföretaget vidtagit och de utbildningar som den aktuella föraren genomgått. Det var klarlagt att föraren tagit del av transportföretagets riktlinjer och vägledning. De åtgärder som transportföretaget vidtagit ansågs av kammarrätten ha varit seriösa och ändamålsenliga. Antalet överträdelser i relation till mängden kontrollerad färdskrivardata var enligt kammarrätten inte så stort att det fanns anledning att ifrågasätta att transportföretagets åtgärder varit tillräckliga. Vid en samlad bedömning av omständigheterna fann kammarrätten att överträdelserna var hänförliga till den enskilde förarens slarv utan samband med några brister i transportföretagets informations- och kontrollskyldighet. Transportföretaget ansågs därmed ha gjort vad som ankommit på det för att hindra överträdelserna.

Konsekvens för tillämpningen

Transportstyrelsen har tidigare tillämpat bestämmelserna på så sätt att om det finns överträdelser – även om de är få till antalet – kan ett transportföretag inte anses ha gjort vad som ankommit på honom eller henne för att hindra överträdelserna. Av ovanstående domar följer att Transportstyrelsen vid bedömningen av om ett transportföretag har gjort vad som ankommit på det ska beakta antalet överträdelser, transportföretagets insatser och om det finns något samband mellan överträdelserna och brister i företagets informations- och kontrollskyldighet. Om det är fråga om få överträdelser och transportföretagets insatser framstår som seriösa och ändamålsenliga och om överträdelserna kan härledas till exempelvis enskilda förarens slarv eller glömska kan ett transportföretag anses ha gjort vad som ankommit på det.

5.4 Oskälighet och proportionalitetsprincipen**Kammarrätten i Sundsvalls dom den 23 maj 2014 i mål nr. 3547-13**

Målet gällde 31 överträdelser avseende felaktig användning av omställningsanordningen i färdskrivaren och Transportstyrelsen hade påfört sanktionsavgift med 124 000 SEK (€13.094). Det var fråga om konsekvent felaktig användning. Kammarrätten ansåg att transportföretaget i egenskap av arbetsgivare bar ansvaret för förarens bristande kunskaper och därmed

också ansvaret för de aktuella överträdelserna. Eftersom transportföretaget inte gjort vad som ankommit på det fanns det förutsättningar att påföra sanktionsavgift.

Avseende frågan om det var oskäligt att ta ut avgiften med fullt belopp konstaterade kammarrätten inledningsvis att proportionalitetsprincipen enligt EU-domstolen ska tillämpas vid bedömningen av de omständigheter som kan vara av betydelse för fastställande av böter.²⁴ Vidare konstaterade kammarrätten att utredningen i målet inte gav anledning att anta att den felaktiga användningen skett avsiktligt i syfte att dölja överträdelser av bestämmelserna om kör- och vilotider. Det var heller inte klarlagt att några sådana överträdelser ägt rum. Kammarrätten ansåg därför vid en samlad bedömning att den påförda sanktionsavgiften var oproportionerlig och därmed oskälig. Kammarrätten fann att 20 000 SEK (€2.112) var en skälig sanktionsavgift.

Konsekvens för tillämpningen

Målet avser bland annat den principiellt viktiga frågan hur den EU-rättsliga proportionalitetsprincipen ska tillämpas vid bedömningen av om sanktionsavgiftens storlek är skälig i det enskilda fallet. Transportstyrelsen har tidigare ansett att proportionalitetsbedömningen tillgodosetts på annat sätt i svensk rätt, exempelvis genom att avgifternas belopp differentierats. Med hänsyn till nu aktuell dom ska Transportstyrelsen tillämpa proportionalitetsprincipen även vid bedömningen av om det är skäligt att påföra sanktionsavgift med fullt belopp. Transportstyrelsen arbetar därför med att säkerställa att en aktiv skälighetsbedömning fortsättningsvis görs i enlighet med domen och på ett rättssäkert sätt.

5.5 Sammanfattning av aktuell domstolspraxis

När det gäller lagakraftvunna domar där Transportstyrelsens tillämpning har ifrågasatts är det framförallt 3 områden som har aktualiserats. Dessa har avsett definitionen av vägtransport, frågan om transportföretaget har gjort vad som ankommit på det för att hindra överträdelser och tillämpningen av proportionalitetsprincipen vid skälighetsbedömningen av sanktionsavgiftens storlek.

Transportstyrelsen har i samtliga fall ändrat sin tillämpning av reglerna, för att följa rådande domstolspraxis. Det nya sättet att tillämpa bestämmelserna kräver en högre grad av aktiv bedömning från Transportstyrelsens sida. Det pågår ett löpande arbete på Transportstyrelsen med att säkerställa att tillämpningen är rättssäker.

²⁴ EU-domstolens dom den 9 februari 2012 i mål nr. C-210/10.

6 Tillämpning vid vissa upprepade överträdelser

6.1 Bakgrund och nuvarande tillämpning

Det finns exempel på överträdelser där transportföretagen upplever att de gjort ett enda fel men där Transportstyrelsen bedömer det som flera överträdelser. Ett sådant exempel är när färdskrivaren inte har besiktigats inom föreskriven tid och fordonet har använts vid färdskrivarpliktig transport. Ett närliggande exempel är när färdskrivarpliktig transport har skett med ett fordon med en färdskrivare som har brister.

Det har riktats omfattande kritik från branschen mot Transportstyrelsens tillämpning och påförande av sanktionsavgift för utebliven besiktning av färdskrivaren. Branschen anser att felet är den uteblivna besiktningen som sådan och att sanktionsavgiften blir för hög i relation till det fel som begåtts.

När ett fordon har använts vid transporter med en ej besiktigad eller bristfällig färdskrivare är Transportstyrelsens tillämpning att en överträdelse konstateras per kalenderdygn som fordonet har använts. Om sådan transport sker varje dag under hela kontrollperioden innebär det alltså att sanktionsavgiften kan uppgå till 248 000 SEK (€26.187) per fordon enbart för denna typ av överträdelse.

6.2 Inte undantagen transport efter utebliven besiktning av färdskrivarutrustning eller när den har haft brister

Färdskrivare ska besiktigas inom 2 år från föregående besiktning i syfte att säkerställa att bland annat aktiviteter, tillryggalagd sträcka och körhastighet registreras korrekt. Det är alltså inte en överträdelse att färdskrivaren i sig inte är besiktigad utan överträdelsen sker när fordonet används vid färdskrivarpliktiga transporter²⁵.

Frågan om hur sanktionsavgift ska påföras när ett fordon har använts vid färdskrivarpliktiga transporter trots att färdskrivaren inte har besiktigats inom föreskriven tid har prövats av kammarrätten i 3 mål som inte ännu inte har vunnit laga kraft eftersom Transportstyrelsen har överklagat domarna²⁶. Kammarrätten ansåg att det fanns fog för Transportstyrelsens tillämpning att konstatera överträdelse för varje dag som fordonet brukats. Emellertid ansåg

²⁵ Av 4 kap. 5 § FKV framgår att om färdskrivaren inte har besiktats inom föreskriven tid får fordonet endast brukas vid provkörning i omedelbart samband med reparation, för färd kortast lämpliga väg till godkänd verkstad för reparation eller besiktning samt vid transporter där färdskrivarutrustning inte krävs.

²⁶ Kammarrätten i Sundsvalls dom den 28 januari 2015 i mål nr. 1703-14 och domar den 30 januari 2015 i mål nr. 934-14 och 1703-14.

inte kammarrätten att det var skäligt att ta ut sanktionsavgift med fullt belopp.

Kammarrätten ansåg att avgiften i samtliga fall skulle bestämmas till skäliga 20 000 SEK (€2.112). Kammarrätten konstaterade därvid bland annat att det förhållandet att färdskrivaren inte är besiktigad kan förhindra en effektiv kontroll av förarnas arbetsförhållanden. I de aktuella ärendena fanns dock enligt kammarrätten ingen sådan risk eftersom utrustningen fungerade vid den efterföljande besiktningen. I 2 av domarna noterade kammarrätten också transportföretagens invändningar att det skulle ha kostat dem 20 000 SEK (€2.112) att istället välja att inte inkomma med underlag vid kontrollen.

Transportstyrelsen har överklagat kammarrättsdomarna. Transportstyrelsen har därvid bland annat anfört att besiktningens resultatet inte garanterar att utrustningen under kontrollperioden inte har varit behäftad med fel, men att dessa kan ha åtgärdats inför den efterföljande besiktningen. Vidare har Transportstyrelsen betonat att även fungerande färdskrivare måste kalibreras för att vara tillförlitliga. Transportstyrelsen har också anfört att beloppet per fordon när företagskontroll ej kunnat genomföras inte kan tjäna som översta gräns för hur högt sanktionsbeloppet för en överträdelse kan vara. Det skulle leda till orimliga konsekvenser.

Transportstyrelsen har således inte ändrat sin tillämpning av reglerna i detta fall till följd av kammarrättsdomarna, utan avvaktar besked om frågan kommer att prövas av Högsta förvaltningsdomstolen.

Inte undantagen transport då färdskrivarutrustningen visats ha brister är en överträdelse mot FKV²⁷ och motsvarar en mycket allvarlig överträdelse. Det är inte en överträdelse att ett fordon har en färdskrivare med brister utan överträdelsen sker när fordonet används vid färdskrivarpliktig transport.

Brister i färdskrivarutrustningen kan innebära allt från att en enstaka uppgift inte registreras korrekt till att färdskrivaren inte fungerar alls. Konsekvensen av överträdelsen beror med andra ord på vilken brist färdskrivarutrustningen har, och kan innebära att den information som registreras av färdskrivaren är felaktig, eller inte registreras alls. Ur kontrollsynpunkt innebär det att data för fordonet inte är tillförlitligt och i många fall inte går att använda.

6.3 Jämförelse med andra länder

Vid kartläggningen har frågorna ställts hur övriga länder beivrar transporter med ej besiktigad färdskrivare. Det som har framkommit är att det varierar, en del länder (NL, FI, ES) anser att det är en överträdelse per företagskontroll och andra länder (LV, DK, DE) kontrollerar detta enbart

²⁷ 4 kap. 6 § andra stycket FKV.

vid vägkontroll. Eftersom tillämpningen varierar blir den intetsägande om man inte också tar hänsyn till de sanktioner som är kopplade till överträdelsen, exempelvis Nederländerna gör en bedömning om uppgifterna som registreras av färdskrivaren är fullständiga. Om de inte anses vara det påförs en sanktion om 41 669 SEK (€4.400), oavsett i vilken utsträckning fordonet använts.

Vad gäller transporter med bristfällig färdskrivare varierar tillämpningen från en överträdelse per kontroll (FI, ES, RO) till en överträdelse per dag i kontrollperioden (UK, DK, DE). I Lettland kontrolleras detta bara vid väg och i Norge är tillämpningen under utredning. Nederländerna gör motsvarande bedömning som vid ej besiktigad färdskrivare, en sanktion om 41 669 SEK (€4.400), oavsett i vilken utsträckning fordonet använts.

6.4 Slutsatser

Kartläggningen visar att det enbart är Transportstyrelsen som anser att varje transport med en ej besiktigad färdskrivare utgör en överträdelse. I sammanhanget ska poängteras att andra länder kan anse att det är 1 överträdelse, men att den överträdelsen är belagd med en betydligt högre sanktion än en enskild överträdelse i Sverige.

Konsekvenserna av att inte besiktiga färdskrivaren inom rätt tid kan exempelvis innebära att felaktiga aktiviteter registreras då tidsinställningen inte är korrekt samt att felaktigt tillryggalagd sträcka och körhastighet registreras då exempelvis däckdimensionerna inte är kalibrerad. Det i sin tur innebär att färdskrivardata registreras på rätt sätt (och färdskrivaren kan tyckas fungera korrekt) men att de uppgifter som registreras är felaktiga. Detta kan inte verifieras i efterhand och innebär att det inte går att konstatera om färdskrivaren har registrerat rätt uppgifter. Med anledning av detta ser Transportstyrelsen ett behov av att samråda med de ackrediterade verkstäderna för att utreda i vilken utsträckning den uteblivna besiktningen faktiskt påverkar tillförlitligheten i de registrerade uppgifterna.

Transportstyrelsen anser att nuvarande tillämpning i de allra flesta fall ger en rimlig och proportionell sanktionsavgift. Om det i något fall skulle framstå som oskäligt att ta ut avgift med fullt belopp ska transportföretaget, under vissa förhållanden, helt eller delvis befrias från sanktionsavgift.

7 Sanktionsbeloppens storlek

7.1 Bakgrund och frågeställning

Av uppdragningsbeskrivningen framgår att det kan ifrågasättas om det är lämpligt att beräkna och begränsa beloppet för sanktionsavgift på det sätt som görs i Sverige idag. Med hänsyn till hur reglerna om begränsning av avgiftens storlek är utformade kan systemet slå för hårt mot små transportföretag, men samtidigt vara för mildt för att uppnå regelefterlevnad hos större transportföretag.

Frågan är alltså om sanktionsavgiften istället ska beräknas på ett annat sätt, så att den blir avskräckande nog för att alla transportföretag ska följa regelverket, men samtidigt så proportionerlig i förhållande till de mindre transportföretagen att den inte slår för hårt.

7.2 Nuvarande beräkning av sanktionsavgiften

De fastställda sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga, avskräckande och icke-diskriminerande.²⁸

Överträdelser mot regelverket har kategoriserats efter allvarlighetsgrad i bilaga III till kontrolldirektivet. I svensk rätt ligger kategoriseringen till grund för vilken avgift som ska påföras transportföretaget för varje enskild överträdelse. Avgiften varierar mellan 1 000 SEK (€106) och 4 000 SEK (€422) per överträdelse. Om sanktionsavgift ska beslutas gemensamt för flera överträdelser får det sammanlagda beloppet uppgå till högst 200 000 SEK (€21.119) (takbeloppet), men inte överstiga 10 procent av transportföretagets årsomsättning (maxbeloppet).²⁹ Om det är oskäligt att ta ut avgift med fullt belopp ska transportföretaget, under vissa förhållanden, helt eller delvis befrias från sanktionsavgift.³⁰

7.3 Jämförelse med andra länder

Av de besökta länderna är det Lettland och Rumänien som likt Sverige har regler som anger en begränsning för hur hög den totala sanktionsavgiften får vara.

Nederländerna begränsar avgiften vid en kontroll till att endast avse vissa kategorier av överträdelser samt ett visst antal av dessa. Andra länder (exempelvis UK, LV, DK, DE) gör en helhetsbedömning av transportföretaget och/eller överträdelserna och avgiften innan den slutliga sanktionen fastställs. I Finland påför inte kontrollorganet sanktioner vid

²⁸ Artikel 19 i kör- och vilotidsförordningen.

²⁹ 10 kap. 3 § FKV.

³⁰ 9 kap. 11 § FKV.

överträdelser av regelverket men det kan överlämna kontrollresultatet till polisen för eventuellt åtal.

I Storbritannien kan tillsynsmyndigheten, istället för att sanktionera överträdelser av allvarlig karaktär, i vissa fall lämna över ärendet till myndigheten som har möjlighet att ge en varning på eller återkalla trafik tillståndet. Den myndigheten kan också besluta om att vissa av transportföretagets fordon inte får användas under en begränsad tid.

Sättet att säkerställa sanktioner som är effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande skiljer sig åt mellan de besökta länderna. Följderna för transportföretagen som inte följer regelverket kan därmed bli olika. Det kan konstateras att den svenska modellen för begränsning av beloppet inte medger samma utrymme för allmän rimlighetsbedömning eller helhetssyn vad gäller transportföretaget eller överträdelsen som flera av de modeller som tillämpas i andra länder.

7.4 Bör sanktionsavgiften beräknas på något annat sätt?

7.4.1 Begränsningsreglerna

Av de storleksnivåer som återfinns i tabell 4 i avsnitt 2 framgår att de vanligaste sammanlagda sanktionsavgifterna är under 200 000 SEK (€21.119). Detta bör kopplas till att det är vanligast med kontroller som omfattar 1–5 fordon, vilket av naturliga skäl innebär lägre avgifter för de transportföretagen.

För att begränsningsregeln på 10 procent av ett transportföretags årsomsättning ska komma ifråga krävs att transportföretagets omsättning understiger 2 miljoner SEK (€211.189). Det innebär att regeln sannolikt enbart kan vara aktuell att tillämpa vid företagskontroller med ett eller högst 2 fordon i verksamheten. Det sagda innebär att det är mycket sällsynt att ett transportföretag drabbas av sanktionsavgifter som uppgår till 10 procent av företagets årsomsättning. Under den period som översynen avser har bestämmelsen endast tillämpats vid 4 tillfällen. Detta innebär att transportföretagen har en högre årsomsättning än vad regeln tar hänsyn till med 10 procent och/eller att 200 000 SEK (€21.119) i kombination med det är ett för lågt takbelopp. Sanktionsavgifterna slår då procentuellt betydligt hårdare mot mindre transportföretag än vad de gör mot ett större transportföretag.

Det innebär också att gränsen på 10 procent av årsomsättningen i realiteten inte har någon *större* betydelse. Beloppsnivåerna eller parametrarna som ligger till grund för begränsningen skulle således behöva ändras för att begränsningsreglerna skulle bli mer rimliga i förhållande till de mindre transportföretagen.

Det saknas tillförlitligt underlag för att ta ställning till om 200 000 SEK (€21.119) är en för låg sanktionsavgift för att avskräcka de större transportföretagen från att begå överträdelser. Transportstyrelsen har exempelvis inte ännu genomfört återkontroller i en sådan omfattning att det går att dra några slutsatser i frågan. Om det framöver skulle visa sig att det är på det viset skulle det krävas att takbeloppet höjs eller tas bort för att råda bot på problemet.

7.4.2 Proportionalitetsprincipen vid skälighetsbedömningen

Om det är oskäligt att ta ut avgift med fullt belopp ska transportföretaget, under vissa förhållanden, helt eller delvis befrias från sanktionsavgift.³¹ Av bestämmelsen framgår vilka omständigheter som särskilt ska beaktas vid skälighetsbedömningen. Transportföretagets storlek är inte en omständighet som anges. Uppräkningen av omständigheter i paragrafen är emellertid inte uttömmande. Transportföretagets storlek skulle därför i och för sig kunna beaktas för att påverka avgiftens storlek på så sätt att den blir mindre. En sådan tillämpning skulle kunna åstadkomma lägre avgifter för mindre transportföretag utan att det krävs författningsändring. En förändrad tillämpning av proportionalitetsprincipen vid skälighetsbedömningen skulle också kunna användas i syfte att begränsa avgiften när det är fråga om mindre överträdelser. En större möjlighet till helhetsbedömningar skulle då uppstå.

Frågan om den EU-rättsliga proportionalitetsprincipens tillämpning vid bedömningen om det är skäligt att ta ut sanktionsavgift med fullt belopp har behandlats i ett lagakraftvunnet kammarrättsavgörande.³² Kammarrätten slog fast att proportionalitetsprincipen ska tillämpas vid bedömningen av de omständigheter som kan vara av betydelse för fastställande av böter. Transportföretagets storlek var inget som togs upp i det aktuella målet. Transportstyrelsen har inlett ett arbetet med att säkerställa att skälighetsbedömningar sker i enlighet med praxis. Frågan om transportföretagets storlek är en sådan omständighet som bör beaktas vid denna i syfte att åstadkomma lägre avgifter för mindre företag har inte behandlats ännu. Frågan bör emellertid utredas djupare.

För att även uppnå en möjlighet att påföra en högre sanktionsavgift än 200 000 SEK (€21.119) på de större transportföretagen måste en författningsändring ske. Även den frågan måste således utredas vidare om sådant behov finns.

³¹ 9 kap. 11 § FKV.

³² Kammarrätten i Sundsvalls dom den 23 maj 2014 i mål nr. 3547-13, se avsnitt 5.4.

7.5 Slutsatser

En sammanlagd sanktionsavgift på 200 000 SEK (€21.119) kan antagligen i vissa fall vara tillräckligt hög för att vara effektiv, proportionerlig och avskräckande men slår ojämnt mot transportföretagen beroende på företagets storlek. Det finns anledning att utreda på vilka andra sätt beräknings- eller begränsningsreglerna skulle kunna utformas. Sådana ändringar kräver i vissa delar författningsändringar och därmed en djupare utredning och konsekvensanalys än vad som är möjligt att färdigställa inom ramen för det här uppdraget. Ett sådant arbete har redan påbörjats i utvärderingen av tillsynen gällande kör- och vilotider som väg- och järnvägsavdelningen påbörjade under våren 2014.

8 Transportstyrelsens fortsatta arbete

Inför det fortsatta arbetet har Transportstyrelsen tagit fram kort- och långsiktiga mål att arbeta vidare med. Utöver det arbetar Transportstyrelsen aktivt med att driva aktuella frågor och tillvarata Sveriges intressen i internationella sammanhang.

Kortsiktiga mål

De kortsiktiga målen är inte beroende av någon författningsändring och kan därmed påbörjas omgående.

- Begäran om underlag vid företagskontroll ska förenklas för att underlätta för transportföretagen att förstå vad Transportstyrelsen behöver för att genomföra kontrollen. Även övriga dokument, exempelvis underrättelse och beslut, ska göras mer begripliga. För närvarande pågår ett större arbete med att förtydliga dokumenten och förbättra kommunikationen med transportföretagen.
- När ansvarig utredare har granskat det inkomna underlaget ska utredaren tydligt kommunicera eventuella brister i underlaget med transportföretaget. Om underlaget anses vara tillräckligt för att genomföra kontroll ska även detta kommuniceras med transportföretaget.
- För att ytterligare förbättra kommunikationen med berörda aktörer och även öka medvetenheten om frågor på kör- och vilotidsområdet bör information i ämnet i större utsträckning också kommuniceras via Transportstyrelsens hemsida.
- Tillämpningen vid för sent utförd kopiering av förarkort ska ändras till en överträdelse per förare och kontrollperiod i stället för dagens tillämpning som innebär upp till 3 överträdelser per förare och kontrollperiod. Tillämpningen likställs då med kopiering av fordon dvs. en gång per kontrollperiod och fordon.
- Utredda och överväga tillämpningen av *symbolen för landet ej angiven i färdskrivaren*.
- *Felaktig användning av diagramblad/förarkort* är den vanligast förekommande överträdelsen enligt översynen i avsnitt 2, vilket kan vara ett uttryck för en alltför fyrkantig tillämpning från Transportstyrelsens sida. I den internationella kartläggningen har det framkommit ett antal olika varianter på hur regeln kan tillämpas, exempelvis när överträdelsen börjar och slutar. Med hänsyn till detta och rättspraxis rörande exempelvis skälighetsbedömning behöver tillämpningen ses över.

- Enligt domstolspraxis ska proportionalitetsprincipen tillämpas vid bedömningen om det är skäligt att påföra sanktionsavgift med fullt belopp. Transportstyrelsen ska därför säkerställa att skälighetsbedömningen sker på ett rimligt och rättsäkert sätt.
- Transportstyrelsen ser ett behov av att samråda med de ackrediterade verkstäderna för att utreda i vilken utsträckning utebliven besiktning av färdskrivaren påverkar tillförlitligheten i de registrerade uppgifterna.

Långsiktiga mål

De mål som anges som långsiktiga behöver utredas mer för att se om de kräver författningsändringar. Om Transportstyrelsens utredning visar att det inte behöver göras några författningsändringar kommer dessa förslag att kommuniceras med branschen för synpunkter innan beslut fattas.

I de fall som kräver författningsändring har Transportstyrelsen ett antal faktorer att ta hänsyn till. Författningsändringar ska noga konsekvensutredas och en framställan om ändring ska skrivas till Näringsdepartementet. Då Transportstyrelsen har ett flertal ändringar i FKV att ta hänsyn till under den kommande tiden så behöver en framställan om ändring i förordningen om möjligt samordnas med övriga ändringar i förordningen. Kommande EU-lagstiftning som kräver ändringar i FKV är kategoriseringsförordningen samt den nya färdskrivarförordningen.

- Nuvarande sanktionssystem behöver utredas ur flera aspekter. Ett sådant arbete påbörjades under våren 2014. Det omfattar bland annat:
 - o den internationella utblicken visar att andra länder har lösningar som är intressanta att utreda vidare för att kunna se vad Sverige kan överväga att införa i den nationella lagstiftningen. Några exempel är varning, takbelopp för enskild överträdelseyp och en trappa i kontrollförfarandet (se exempelvis Nederländerna)
 - o de flesta länderna i kartläggningen har ett sanktionssystem som innebär att man gör en sammantagen bedömning av transportföretaget vid påförandet av sanktion. I och med detta är det möjligt att göra en individuell bedömning utifrån det enskilda transportföretagets förutsättningar och omständigheter. Ett sådant system är inte beroende av max- eller takbelopp. Sanktioner påförs istället utifrån det enskilda kontrollresultatet.
- I Sverige är det ett problem att många transportföretag inte inkommer med underlag vid företagskontroll. Frågan om hur vanligt det är i övriga länder har inte uttryckligen ställts vid besöken, men 4 av länderna (UK, FI, ES, DE) har uttalat att det inte är ett problem hos dem. Transportstyrelsen ska överväga hur en större regelefterlevnad på den här punkten kan uppnås i Sverige.

Bilaga 1 – Svar vid internationell kartläggning

Innehåll

Questionnaire – The Swedish Transport Agency	45
Questionnaire – Norway – the 21 st of October	53
Questionnaire – United Kingdom – the 28 th of October	62
Questionnaire – The Netherlands – the 30 th of October	72
Questionnaire – Finland – the 18 th of November	81
Questionnaire – Latvia – the 20 th of November	90
Questionnaire – Spain – the 25 th of November	99
Questionnaire – Denmark – the 2 nd of December	108
Questionnaire – Germany – the 9 th of December	117
Questionnaire – Romania – the 27 th of January	127

Questionnaire – The Swedish Transport Agency

The Swedish Transport Agency has been given an assignment to conduct an analysis of the Swedish implementation of the regulations regarding driving times, rest periods and tachographs. The assignment is limited to company checks. This analysis should be conducted on an international comparative basis. This is a national project in Sweden and has no connection with the international project CLOSER.

The purpose of the visit would be for us to receive information regarding enforcement of the regulations on a detailed level in your country. We would also like to know how the organization conducting company checks are organized in your country.

Therefore we would like to discuss the following questions.

Questions regarding your organization and results of controlling the compliance with the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85

1. How are you organized on a national level? Which competent authorities manages:
 1. Company checks
The Swedish Transport Agency
 2. Roadside checks
The Swedish Police
2. What is your full-time equivalent (FTE) nationally to conduct the necessary company checks?
As of today there are 18 investigators
3. What are the general costs of this function?
30-35 million SEK
4. Are company checks conducted by:
 1. Checks at the premises of undertakings?
 2. Checks at the competent authorities' premises, on the basis of documents or data handed over by undertakings at the request of the said authorities?
Yes
 3. A combination of the two above?
5. When do you perform a recheck at a company that has been sanctioned in a previous company check?
That depends on the result of the first control since this is decided by the companies risk values. Approximately 1-2 years.

6. In company checks, how long is the controlled period?
Two moths
7. In company checks, is the company controlled in its whole, or can you select a part of the company to control?
In general the whole company is controlled, but in some cases a part of the company is selected, mostly very large companies
8. Is there a manual or the like of the national enforcement of the regulations that you can hand over to us? If there are different manuals regarding company control and roadside checks, we would like to take part of both.
There is a guideline for enforcement of the regulation, containing interpretation of some rules etc.
9. How many company checks are conducted annually?
Approximately 150
10. How long time does an average company check take to complete?
From a week up to a couple of months
11. How many days worked by drivers do you calculate that you should control annually?
528 000 days annually (264 000 in company checks)
12. Is it the same enforcement officers that conduct company checks and roadside checks?
No
13. What is the outcome of your performed company checks:
 1. What is the average sanction of a company?
An administrative sanction fee
 1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the average fee/fine that has been imposed on companies?
584 264 SEK (when not considering the limit of 200 000 SEK)
 2. What is the most severe sanctions that you have imposed on companies?

200 000 SEK

1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what are the highest fees/fines that have been imposed on companies?
200 000 SEK due to the limitation in Swedish legislation. Some companies have received this sanction several times.

Questions regarding sanctions in company checks regarding the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85.

14. Which types of sanction do you apply? For example; warning, sanctions fee, fines etc.

Sanction fee

1. If you apply several types of sanctions, when do you apply the different types?

15. Which levels of sanction do you have for each type above?

The highest sanction fee a company can receive in a single control is 200 000 SEK

16. In a company check, do you sanction every single infringement, or do you make an overall assessment in order to decide a joint sanction for the entire control?

Every single infringement are sanctioned

17. Do you impose the sanction in its whole for each infringement, even with repetitive infringements or do you have some kind of “discount system”?

For every single infringement, no discount system

18. Who is hold responsible of the infringements in a company checks? For example; the corporate body, transport manager etc.

The corporate body

19. Is the company sanctioned in the same matter and with an equal sanction as a driver?

Yes (with the exception of the maximum fee, which is 10 000 SEK for a driver)

20. Is there a limitation to how severe a sanction against a company can be?

Yes

1. If that is the case, what is the most severe sanction that can be imposed on a company?
200 000 SEK

21. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the highest fee/fine that can be imposed on a company?
200 000 SEK or 10 percent of the company's turnover
 1. How is this maximum level calculated?
The 200 000 SEK limit is set in the Swedish legislation. The percentage is taken from the company's annual financial statement

 2. In this calculation, do you take into account the company's turnover, profit or the like?
Company's turnover

22. How do you sanction Minor Infringements (MI) in company controls?
Generally we sanction every infringement
 1. What type of sanction is imposed?
A sanction fee of 1 000 SEK per infringement

 2. If there is only infringements of the category MI in the control:
 1. Are these disregarded and the control closed without further action?
No, generally we still impose sanction for MI

 2. Does the total number of MI have an impact on the assessment? For example; is there a difference if a company has three MI or thirty MI?
Yes, if there is only a few MI in the entire control (and no other infringements) there is no sanction fee, the infringements are however regarded when calculating the company's risk value

23. Do you have a system of sanctions with infringements that accumulates beyond the severities in the directive 2006/22/EC? For example; if there is a Very Serious Infringement (VSI) of too long daily driving, does the sanction increase, the larger the infringement is?

No

1. If that is the case, how is this sanction calculated?

24. In case you are not able to conduct a company check due to negligence by the company to produce data, do you sanction this?

Yes

1. If so; how?

Sanction fee of 20 000 SEK per vehicle, with the maximum levels stated before

25. Will you adjust your sanction system regarding the Most Serious Infringements (MSI) when the Commission Regulation takes effect?

1. If so; how?

Nothing decided yet

Questions regarding the interpretation of the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85 when enforced in company checks

26. According to article 10.3 in the regulation (EC) No 561/2006 the company is responsible for the driver's infringements. Have you made this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1 and 2?

Yes

1. If so:

1. What is required to fulfill regarding the demands in paragraph 2?

The company shall be able to show that they plan their organization and inform their drivers in a way that the regulation can be followed. The company also has to control the driver's driving and rest periods and take measures if the rules are not followed.

2. In what matter is the company required to explain this?

The company has to show documentation that proves that they perform all steps mentioned above.

27. How do you assess the company's responsibility defined in article 19 and 20 in the regulation (EC) No 561/2006 in relation to article 10.3 in the same regulation?

1. For example; Can a company be imposed a sanction in accordance with article 10.3 regarding an infringement that a

driver have been sanctioned for before?

Yes, it is different responsibilities so it is not regarded as the same sanction.

2. If you have answered yes on the previous question, does this mean that article 19 is referring entirely to that a driver should not be able to receive two sanctions for the same infringement?

Yes

28. When determine infringements, do you apply any general tolerance levels? For example; must a regulated limit (9 hour daily driving etc.) be exceeded with a certain amount of time or a percentage before it is considered an infringement?

The only general tolerance used is a tolerance of 2 or 3 minutes depending on which generation of digital tachograph the vehicle is equipped with.

29. According to your enforcement, how often can a company be hold responsible for infringements when:

1. A vehicle with a not properly inspected (first activation or within two years) tachograph is used:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?

One infringement per day the vehicle has been used

2. At one or several occasions during the controlled period?

2. A vehicle with a non-functional tachograph is used:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?

One infringement per day the vehicle has been used

2. At one or several occasions during the controlled period?

3. A vehicle is driven without a driver card inserted:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?

One infringement per day the vehicle has been driven without a driver card inserted

2. At one or several occasions during the controlled period?

30. According to your enforcement, can a company be hold responsible for infringements when:

1. A company has downloaded all relevant data from the vehicle unit but not within the legislated 90 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per vehicle and controlled period?
Yes
 2. One infringement per vehicle and 90-days period?
Yes
 3. One infringement per vehicle and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
2. A company has downloaded all relevant data from the driver card but not within the legislated 28 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per driver and controlled period?
 2. One infringement per driver and 28-days period?
Yes
 3. One infringement per driver and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?

31. How do you interpret the definition of “carriage by road” found in article 4 (a) in the regulation (EC) No 561/2006?

If a driver exclusively drives outside of roads open to the public, this driver is not in scope and therefore not a subject to the regulation. But if a driver that partly drives on roads open to the public later drives on roads not open for the public, all driving is considered in scope.

1. According to you interpretation, when do you consider a “carriage by road” to start and to end?
 1. Does it matter where and/or by whom the vehicle is driven?
Yes

32. According to your enforcement, when a driver or a company claims to be out of scope in accordance with article 3 or 13 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate this? In that case, what

kind of documentation?

No

1. If not, how do you determine this in company controls?

We ask for documentation such as receipts, certificates etc. that shows which driver, what vehicle and which period that should be considered out of scope

33. According to your enforcement, when a driver or a company claims an exception from the rules in accordance with article 9.1 or 12 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate the usage of the ferry/train exception in accordance with article 9.1?

No

1. If so, what kind of documentation?

The driver should use the function for ferry/train in the digital tachograph or make a remark of this on the back of the tachograph sheet. If needed, the company has to send receipts to show that a transport by ferry/train has taken place.

2. What kind of indication of the reason for exception do you demand to validate exception in accordance with article 12?

Those stated in the article and in the commission clarification no 1

Other issues regarding the transport sector

34. What is the average monthly salary after taxes for a driver?

Don't know.

35. What is the average company turnover in the transport sector?

Don't know.

Questionnaire – Norway – the 21st of October

Questions regarding your organization and results of controlling the compliance with the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85

1. How are you organized on a national level? Which competent authorities manages:
 1. Company checks
Statens Vegvesen conduct the controls but does not sanction the companies, this is done by a prosecutor or the police
 2. Roadside checks
Both Statens Vegvesen and the Police conduct roadside checks
2. What is your full-time equivalent (FTE) nationally to conduct the necessary company checks?
Since the enforcement officers at Statens Vegvesen conduct both types of control it is hard to specify the FTE for company checks. Approximately there are 40-45 FTE.
3. What are the general costs of this function?
Approximately one million NOK per FTE. This is funded by taxes.
4. Are company checks conducted by:
 1. Checks at the premises of undertakings?
 2. Checks at the competent authorities' premises, on the basis of documents or data handed over by undertakings at the request of the said authorities?
 3. A combination of the two above?
It is a combination of the two. Statens Vegvesen may request documentation from the company, may ask a representative for the company to come in for an interview, may visit the company for the same interview and sometimes make an unannounced visit to the company.
5. When do you perform a recheck at a company that has been sanctioned in a previous company check?
A recheck is done if so is deemed necessary. The recheck will be conducted within one year from the previous check is finished. The company will be noticed in connection with the first check in case there will be a follow-up.

6. In company checks, how long is the controlled period?
It varies, from one to three-four month. Generally a period of two month's is controlled.
7. In company checks, is the company controlled in its whole, or can you select a part of the company to control?
*In most cases the whole company is checked, but in very large companies a branch of the company can be controlled.
Based on tips a specific driver and the vehicle's this driver has driven during a period can be requested. This is however not regarded as a company check.*
8. Is there a manual or the like of the national enforcement of the regulations that you can hand over to us? If there are different manuals regarding company control and roadside checks, we would like to take part of both.
There is one instruction regarding roadside checks and guidelines regarding company checks. The later is under audit by Statens Vegvesen. Both has been e-mailed to the group.
9. How many company checks are conducted annually?
10. How long time does an average company check take to complete?
From under a month to two or three months.
11. How many days worked by drivers do you calculate that you should control annually?
240 000 days annually (120 000 in company checks)
12. Is it the same enforcement officers that conduct company checks and roadside checks?
Yes, Statens Vegvesen have the same enforcement officers for both types of checks, the Police only conduct roadside checks.
13. What is the outcome of your performed company checks:
 1. What is the average sanction of a company?
 1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the average fee/fine that has been imposed on companies?
This varies a lot and depends on the companies turnover, how much a company may have earned due to infringements and so on. This is set by the prosecutor.

2. What is the most severe sanctions that you have imposed on companies?

1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what are the highest fees/fines that have been imposed on companies?

The highest sanctioned known for the participants of the meeting is:

Example 1: One million NOK in injunction, and was settled in court at 500 000 NOK. The settlement was because of the company's ability to pay. A recheck is under way on the same company and it seems to be as bad as the first time, so this time they may add the difference from the first settlement to the sanction fine.

Example 2: Another company received 800 000 NOK in the first check and then 1,2 millions NOK in the second control.

The lowest sanction against companies are between 10 000 and 15 000 NOK.

The highest sanction against a driver was driver license withdrawal, 40 000 NOK fine (based on what the driver was supposed to have earned on the faults) and 60 days imprisonment.

Questions regarding sanctions in company checks regarding the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85.

14. Which types of sanction do you apply? For example; warning, sanctions fee, fines etc.

- *Fines*
- *Injunction*
- *Warning*
- *Withdrawal of driving license*
- *Imprisonment*

1. If you apply several types of sanctions, when do you apply the different types?

Fines can be imposed on drivers at roadside checks (and on companies, but this is rarely done)

Fines can be imposed on both company and drivers in company checks. The fines can be imposed on drivers if the liability of the infringements is entirely on the driver.

15. Which levels of sanction do you have for each type above?

Three levels that are called Trinn 1, Trinn 2 and Trinn 3. These should not be mistaken for the levels MI, SI and VSI. Trinn 1 is a

verbal warning, Trinn 2 is a written warning and Trinn 3 is combined with fines or worse.

16. In a company check, do you sanction every single infringement, or do you make an overall assessment in order to decide a joint sanction for the entire control?

An overall assessment is done by the prosecutor before deciding a joint sanction for the entire control.

17. Do you impose the sanction in its whole for each infringement, even with repetitive infringements or do you have some kind of “discount system”?

No.

18. Who is hold responsible of the infringements in a company checks?
For example; the corporate body, transport manager etc.

The corporate body is held responsible regarding paying fines. The chairman of the board or authorized signatory represents the company in court and may be sentenced to imprisonment in very serious cases.

19. Is the company sanctioned in the same matter and with an equal sanction as a driver?

A company generally receives a higher fine than drivers in company checks.

20. Is there a limitation to how severe a sanction against a company can be?

No there is not, not against drivers either.

1. If that is the case, what is the most severe sanction that can be imposed on a company?

21. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the highest fee/fine that can be imposed on a company?

1. How is this maximum level calculated?

There are no general calculations on a maximum level, it depends on circumstances in the specific case. For example the companies' turnover, how much a company have earned on infringements and so on. It is the prosecutor that decides this.

2. In this calculation, do you take into account the company's turnover, profit or the like?

Yes, see previous answer.

22. How do you sanction Minor Infringements (MI) in company controls?
1. What type of sanction is imposed?
See categories Trinn 1 and Trinn 2, they are not quite the same as MI but similar and results in warnings.
 2. If there is only infringements of the category MI in the control:
 1. Are these disregarded and the control closed without further action?
 2. Does the total number of MI have an impact on the assessment? For example; is there a difference if a company has three MI or thirty MI?
With just a few infringements the company can receive a warning and a recheck may occur. See point 4 in the guidelines and chapter 6 in the instruction.
23. Do you have a system of sanctions with infringements that accumulates beyond the severities in the directive 2006/22/EC? For example; if there is a Very Serious Infringement (VSI) of too long daily driving, does the sanction increase, the larger the infringement is?
See guidelines and instruction, there are some levels of severity but these are not the same as in the directive.
1. If that is the case, how is this sanction calculated?
24. In case you are not able to conduct a company check due to negligence by the company to produce data, do you sanction this?
1. If so; how?
Yes, it is sanctioned. If Statens Vegvesen don't receive data after repeated requests this is reported to the police o fines the company. The level of fines differs between the police departments.
25. Will you adjust your sanction system regarding the Most Serious Infringements (MSI) when the Commission Regulation takes effect?
1. If so; how?
This is not developed yet.

Questions regarding the interpretation of the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85 when enforced in company checks

26. According to article 10.3 in the regulation (EC) No 561/2006 the company is responsible for the driver's infringements. Have you made this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1 and 2?

Yes.

1. If so:

1. What is required to fulfill regarding the demands in paragraph 2?

The company shall be able to show that they check their own drivers etc. If they fulfil this requirement and a driver still consistently break the rules they may have to fire the specific driver. If one individual driver break the rules the company can be freed from liability and the driver is held responsible instead.

2. In what matter is the company required to explain this?

The company has to show documentation on how these things are managed. There are examples in the guidelines.

27. How do you assess the company's responsibility defined in article 19 and 20 in the regulation (EC) No 561/2006 in relation to article 10.3 in the same regulation?

1. For example; Can a company be imposed a sanction in accordance with article 10.3 regarding an infringement that a driver have been sanctioned for before?

Yes, the company can be sanctioned for a drivers infringement even though the driver has been so previously, since it is two different responsibilities that are fined.

2. If you have answered yes on the previous question, does this mean that article 19 is referring entirely to that a driver should not be able to receive two sanctions for the same infringement?

Yes.

28. When determine infringements, do you apply any general tolerance levels? For example; must a regulated limit (9 hour daily driving etc.) be exceeded with a certain amount of time or a percentage before it is considered an infringement?

This is built in the system with Trinn 1, Trinn 2 and Trinn 3.

29. According to your enforcement, how often can a company be hold responsible for infringements when:

1. A vehicle with a not properly inspected (first activation or within two years) tachograph is used:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
2. At one or several occasions during the controlled period?

There are some discussions on how this should be handled. Since it is not the controlling authority who sanctions the company this has not been considered in terms of one or several infringements, they only report the length of the period since the tachograph was inspected last. If this is the only infringement in a control it is either considered Trinn 1 or Trinn 2, and a prohibition to use the vehicle is taken into effect.

2. A vehicle with a non-functional tachograph is used:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
2. At one or several occasions during the controlled period?

Same as previous.

3. A vehicle is driven without a driver card inserted:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
2. At one or several occasions during the controlled period?

Driving without a driver card is considered an infringement for every single driving activity recorded.

30. According to your enforcement, can a company be hold responsible for infringements when:

1. A company has downloaded all relevant data from the vehicle unit but not within the legislated 90 days? If that is the case, how do you enforce this:

1. One infringement per vehicle and controlled period?
2. One infringement per vehicle and 90-days period?
3. One infringement per vehicle and each day with too late downloaded data?
4. If none of the above, how do you enforce this?

Both tachograph and driver card must be

downloaded at least once a month. Not complying with this is not regarded as an infringement, but will be regarded as the company not fulfilling their responsibilities to control their drivers in accordance with article 10.2 in regulation (EC) No 561/2006.

2. A company has downloaded all relevant data from the driver card but not within the legislated 28 days? If that is the case, how do you enforce this:

1. One infringement per driver and controlled period?
2. One infringement per driver and 28-days period?
3. One infringement per driver and each day with too late downloaded data?
4. If none of the above, how do you enforce this?
Both tachograph and driver card must be downloaded at least once a month. Not complying with this is not regarded as an infringement, but will be regarded as the company not fulfilling their responsibilities to control their drivers in accordance with article 10.2 in regulation (EC) No 561/2006.

31. How do you interpret the definition of “carriage by road” found in article 4 (a) in the regulation (EC) No 561/2006?

If a driver exclusively drives outside of roads open to the public, this driver is not in scope and therefore not a subject to the regulation. But if a driver that partly drives on roads open to the public later drives on roads not open for the public, all driving is considered in scope.

If a regular driver drives to washing facilities or the such this is considered in scope. If a person is hired to perform this task for the company and never drives in other cases, this person is considered out of scope.

It is the company that should make it credibly that it is another person than the driver that has driven on roads not open to the public. If there are reasons to question this, the company must prove this, for example with employment contracts.

1. According to you interpretation, when do you consider a “carriage by road” to start and to end?
 1. Does it matter where and/or by whom the vehicle is driven?

32. According to your enforcement, when a driver or a company claims to be out of scope in accordance with article 3 or 13 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate this? In that case, what kind of documentation?

1. If not, how do you determine this in company controls?

The company must be able to produce documents that prove this, for example agreement with subcontractor or the like.

The principal rule is that a driver is in scope, so any exemption must be proven.

33. According to your enforcement, when a driver or a company claims an exception from the rules in accordance with article 9.1 or 12 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate the usage of the ferry/train exception in accordance with article 9.1?

1. If so, what kind of documentation?

Most often a ticket or copy of invoice from the ferry company is required. Often prior knowledge of the enforcement officer regarding ferry crossings are applied as well.

2. What kind of indication of the reason for exception do you demand to validate exception in accordance with article 12?

Date, time, where this took place and what kind of event that caused the deviation from the regulation. This can most often be checked with the police, emergency centrals and so on.

Other issues regarding the transport sector

34. What is the average monthly salary after taxes for a driver?

A driver that works a lot can probably make 500 000 - 600 000 NOK a year.

35. What is the average company turnover in the transport sector?

Questionnaire – United Kingdom – the 28th of October

Questions regarding your organization and results of controlling the compliance with the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85

1. How are you organized on a national level? Which competent authorities manages:
 1. Company checks
 2. Roadside checks

DVSA (previously VOSA) conduct both kinds of controls. Police have the authority to perform roadside checks but most often doesn't. They often take help of DVSA.

Traffic commissioner: systematic faults, good repute etc.
2. What is your full-time equivalent (FTE) nationally to conduct the necessary company checks?

260 persons are competent to perform checks. Everyone works with roadside checks but not all with company checks. They also check overweight, ADR and so forth.
3. What are the general costs of this function?

£65/hour. Hard to put a figure on company checks exclusively.

£131.560 annually per person. Approximately 276 million SEK but this include all other tasks they perform.
4. Are company checks conducted by:
 1. Checks at the premises of undertakings?
 2. Checks at the competent authorities' premises, on the basis of documents or data handed over by undertakings at the request of the said authorities?
 3. A combination of the two above?

Mostly at the premises of the undertakings. It could be a combination. Might go to the premises, and sometimes bring back documentation for further control.

They also have investigation teams that mostly conduct control on competent authorities' premises; this is for larger companies, deeper controls and so on.
5. When do you perform a recheck at a company that has been sanctioned in a previous company check?

May come back in six month's if there are only minor infringements for a recheck.

Reasons to conduct a control can come from roadside checks; overloads; falsified records etc.

Traffic commissioner can demand a visit to an operator.

Operators are valued in three levels; green, amber and red. No

specific time limit for a recheck.

6. In company checks, how long is the controlled period?
It depends. Bigger companies are checked for shorter periods, and vice versa. Small company (1-10 vehicles) six month, a large company one month, maybe three.
7. In company checks, is the company controlled in its whole, or can you select a part of the company to control?
Sometimes a random selection on large companies.
8. Is there a manual or the like of the national enforcement of the regulations that you can hand over to us? If there are different manuals regarding company control and roadside checks, we would like to take part of both.
*One manual, sent by e-mail.
A check form, handed over. Only regarding company checks, the officer goes to newly established companies, or when MSI are found. A detailed check of the company, in order to hold the license. One 3 is reported, five 2 is reported. The company has to reply on why the systems not working.
Traffic commissioner have an encompassing view, takes several authorities into consideration. Traffic faults, immigrations, taxes, stolen goods, etc.*
9. How many company checks are conducted annually?
A lot. Thousands and thousands every year. More roadside work inevitably leads to more company checks.
10. How long time does an average company check take to complete?
*Depends on why the company is being checked. Could be done in one day, can take up to one month. A routine visit with the check form mentioned above takes about 2 hours.
A control with a period of one month and 100 driver takes approximately one month to perform. If there are serious offences there will be a legal procedure against every driver committed them, and against the company for every offence.*
11. How many days worked by drivers do you calculate that you should control annually?
Not a specific target set up. There has not been a calculation. The 3 % is a minimum requirement to meet.

12. Is it the same enforcement officers that conduct company checks and roadside checks?

Yes.

13. What is the outcome of your performed company checks:

1. What is the average sanction of a company?

Defined by the court system or traffic commissioner, not DVSA.

Different types of penalties, Limitation of operations (cost implications, no prescription time), fixed fines (6 month to 2 years prescription time).

Hard to say what the average is. Generally, the traffic commissioner penalties are more severe than the magistrate court system, since they for example prohibit operation for a period. Therefore DVSA prefer to go through the traffic commissioner instead.

1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the average fee/fine that has been imposed on companies?

2. What is the most severe sanctions that you have imposed on companies?

1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what are the highest fees/fines that have been imposed on companies?

£5000 per infringement in magistrate court.

Not unusual with accumulated fines of £50-100.000 in court.

Traffic commissioner can withdraw the operation license.

Questions regarding sanctions in company checks regarding the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85.

14. Which types of sanction do you apply? For example; warning, sanctions fee, fines etc.

Fixed penalties (drivers), fines, prohibit driving the vehicle, limitations in operation, suitable to hold permission due to good repute, withdraw of driving license, prison penalty (both driver and company, for example falsification).

Persons in the company can be imprisoned due to conspiracy.

1. If you apply several types of sanctions, when do you apply the different types?

Drivers: Fixed penalties, fines, withdraw of driving license,

prison penalty

Company: Fines, limitations in operation, suitable to hold permission due to good repute, prison penalty due to conspiracy.

15. Which levels of sanction do you have for each type above?

It depends.

16. In a company check, do you sanction every single infringement, or do you make an overall assessment in order to decide a joint sanction for the entire control?

Mostly joint, it depends.

17. Do you impose the sanction in its whole for each infringement, even with repetitive infringements or do you have some kind of “discount system”?

If there are 50 offences, they take for example 5 to court but observe that there are 50. The five are then penalized but will be regarded harder due to the other 45. An evaluation is done by VDSA so the reasonable amount of offences is reported, in order to make a relative hard penalty, All 50 are then reported to the traffic commissioner. The later decision can be appealed to the traffic tribunal.

18. Who is hold responsible of the infringements in a company checks?
For example; the corporate body, transport manager etc.

It depends on the offences. The corporate body or the transport manager. See above, question 14.

19. Is the company sanctioned in the same matter and with an equal sanction as a driver?

See earlier answer.

20. Is there a limitation to how severe a sanction against a company can be?

Juridical penalty, 2 years in prison. Traffic commissioner can withdraw the permit.

1. If that is the case, what is the most severe sanction that can be imposed on a company?

No actual maximum fine.

21. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the highest fee/fine that can be imposed on a company?

No actual maximum in the combined fines. To that is the cost of the controls added.

1. How is this maximum level calculated?
The ability to pay.
2. In this calculation, do you take into account the company's turnover, profit or the like?
Yes. The courts decide.

22. How do you sanction Minor Infringements (MI) in company controls?

1. What type of sanction is imposed?
The court decides the fine. The magistrate sets the fine by the maximum fine set to the offence, and if there is a MI it will be a low fine.
2. If there is only infringements of the category MI in the control:
 1. Are these disregarded and the control closed without further action?
If there is a few, advice could be given to the operator.
 2. Does the total number of MI have an impact on the assessment? For example; is there a difference if a company has three MI or thirty MI?
Three could result in the operator being advised. More, or if there is no improvement, it could be taken to court or to the traffic commissioner. Also depends on the company, what industry it is, how the infringements are set (on specific courses or so), if there is an international carriage and so on.

23. Do you have a system of sanctions with infringements that accumulates beyond the severities in the directive 2006/22/EC? For example; if there is a Very Serious Infringement (VSI) of too long daily driving, does the sanction increase, the larger the infringement is?

The more serious the offence, the more serious the penalty. Not only categorized in the same way as the directive. Also the more numerous, See mailed document.

1. If that is the case, how is this sanction calculated?
24. In case you are not able to conduct a company check due to negligence by the company to produce data, do you sanction this?
Yes.
1. If so; how?
*Prosecution. The operator license can be withdrawn.
Considered as a very serious offence.
This happens very seldom.
Could use other documents to prove infringements, and that could be motive to not present the records. Could be conspiracy.
Seven traffic commissioners.
Take the vehicle from the operator if they are driving without an operator license, Impound the vehicle, Can be appealed to the traffic commissioner, the same one that withdrew the license.*
25. Will you adjust your sanction system regarding the Most Serious Infringements (MSI) when the Commission Regulation takes effect?
All ready done.
1. If so; how?
Automatically to traffic commissioner.

Questions regarding the interpretation of the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85 when enforced in company checks

26. According to article 10.3 in the regulation (EC) No 561/2006 the company is responsible for the driver's infringements. Have you made this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1 and 2?
*Yes, it is a part of the control, there is an overall assessment. There is no prosecution against 10.1 or 10.2 in itself, but against the respective articles broken if the overall assessment shows on systematic faults.
The traffic commissioner makes a probability evaluation if it is a systematic fault.*
1. If so:
 1. What is required to fulfill regarding the demands in paragraph 2?
 2. In what matter is the company required to explain this?

27. How do you assess the company's responsibility defined in article 19 and 20 in the regulation (EC) No 561/2006 in relation to article 10.3 in the same regulation?
1. For example; Can a company be imposed a sanction in accordance with article 10.3 regarding an infringement that a driver have been sanctioned for before?
Yes.
 2. If you have answered yes on the previous question, does this mean that article 19 is referring entirely to that a driver should not be able to receive two sanctions for the same infringement?
Yes.
28. When determine infringements, do you apply any general tolerance levels? For example; must a regulated limit (9 hour daily driving etc.) be exceeded with a certain amount of time or a percentage before it is considered an infringement?
*In fixed penalties there is, see document.
In fines by court, there is the same offence when driving 9:01 or 13:00. The magistrate court decides the severity. Unofficially there is a 15 minutes tolerance for the driver.
A driver can be prohibited to drive further if, for example, a rest is not taken properly. Then the driver must fulfill the rest before continuing the journey. If the driver violates this prohibition it is a very serious offence, level five in the document.*
29. According to your enforcement, how often can a company be hold responsible for infringements when:
1. A vehicle with a not properly inspected (first activation or within two years) tachograph is used:
*Technically, every time the vehicle is used (every day).
Normally not prosecuted, unless there is reason to believe that it is to hide something else. No longer an offence by the driver. Give a prohibition notice to adjust the problem, with 21 days to adjust the problem, and if they don't comply they perform a company check.*
 1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
 2. At one or several occasions during the controlled period?
 2. A vehicle with a non-functional tachograph is used:
Same as above. If driving with a prohibited vehicle it is a

serious offence. Can give a seven day respite before the prohibition begins, to return to station.

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
2. At one or several occasions during the controlled period?
3. A vehicle is driven without a driver card inserted:
For each 24 hour period. If a driver is taken with the hands in the cookie jar it is a fixed penalty. For the company they take other documents into consideration as well as questioning the company, see question 32.1.1.
 1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
 2. At one or several occasions during the controlled period?

30. According to your enforcement, can a company be hold responsible for infringements when:

1. A company has downloaded all relevant data from the vehicle unit but not within the legislated 90 days? If that is the case, how do you enforce this:
*56 days today, will be 90 days.
Technically it is one infringement for every 24-hour period not copied in time.
The severity is set by the circumstances in the company (supply table).
Not a particularly severe offence. Not very often prosecuted. Also regards if the card download is done correctly. If not, it is considered more serious.
The download in itself is not serious; it is more important what they do with the data after the download.*
 1. One infringement per vehicle and controlled period?
 2. One infringement per vehicle and 90-days period?
 3. One infringement per vehicle and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
2. A company has downloaded all relevant data from the driver card but not within the legislated 28 days? If that is the case, how do you enforce this:
Same as before. A lot of the companies use the driver card

data for salaries, in those companies this is not a problem.

1. One infringement per driver and controlled period?
2. One infringement per driver and 28-days period?
3. One infringement per driver and each day with too late downloaded data?
4. If none of the above, how do you enforce this?

31. How do you interpret the definition of “carriage by road” found in article 4 (a) in the regulation (EC) No 561/2006?

If there is a driving time before the driver’s day it depends on how the data looks, how the driving would impact on the drivers times. There are ways of looking at the other persons working. Documentations and evidence. Looking for motive to not use the card.

1. According to you interpretation, when do you consider a “carriage by road” to start and to end?
 1. Does it matter where and/or by whom the vehicle is driven?

32. According to your enforcement, when a driver or a company claims to be out of scope in accordance with article 3 or 13 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate this? In that case, what kind of documentation?
No such legislation.

1. If not, how do you determine this in company controls?
Something that can present what exemption they’ve used. There is some national legislation to use weekly record sheet, see page 49 in the book. (Time books).

33. According to your enforcement, when a driver or a company claims an exception from the rules in accordance with article 9.1 or 12 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate the usage of the ferry/train exception in accordance with article 9.1?
No legislation.

1. If so, what kind of documentation?
If there is reason to believe that it is not true, talk to ferry companies, see ferry tickets and so. Can also check GPS data, other documentation.

2. What kind of indication of the reason for exception do you demand to validate exception in accordance with article 12?
Printouts and note on tachograph sheets. Looking at systematic errors. Don't double check usually on singular occasions.

Other issues regarding the transport sector

34. What is the average monthly salary after taxes for a driver?
See given document, which is before taxes.

35. What is the average company turnover in the transport sector?
No answer.

Questionnaire – The Netherlands – the 30th of October

Questions regarding your organization and results of controlling the compliance with the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85

1. How are you organized on a national level? Which competent authorities manages:

1. Company checks
2. Roadside checks

It is the same organization performing both checks, Human Environment and Transport Inspectorate (HETI), under the Ministry of Infrastructure and the Environment.

Police can perform roadside checks but must report to HETI in order to sanction. Usually they don't perform checks.

In roadside checks, the driver has to pay at the road or they take the vehicle. If the fine still isn't paid, the vehicle is sold, the fine is taken from the price, and the rest is transferred to the company.

They can demand all kind of information/documentation from a company.

Infringements against the 3821/85 are either on the company or the driver, not both. It depends on whom the article are directed against. For example; Infringements of not filling in information on tachograph sheets are solely the drivers' responsibility.

A company can come to an agreement with the inspectorate that they will perform their own company checks. It is very hard to get this agreement (20 companies of 12 500 have signed such an agreement) and if they not fulfill it, the agreement is broken and a company check will commence.

2. What is your full-time equivalent (FTE) nationally to conduct the necessary company checks?

35 on company checks, and the same on roadside checks. The company checks inspectors are located around the country.

3. What are the general costs of this function?

Don't know, will ask and come back to us.

4. Are company checks conducted by:

1. Checks at the premises of undertakings?
2. Checks at the competent authorities' premises, on the basis of documents or data handed over by undertakings at the request of the said authorities?
3. A combination of the two above?

There are 5-6 different kinds of company checks, see

document handed over.

In one kind of check they ask for data by post, this control is not sanctioned but just a check on how the company is following the rules, pointing out faults and this is added to the risk value. There is no specific inspector in this control since it is not regarded as an actual company check. If they receive a high risk value an inspector will conduct a company check with sanction.

All other controls are done at the premises of undertakings, sometimes by gathering data and bringing it back to the competent authorities' premises to conduct the control. See more below.

5. When do you perform a recheck at a company that has been sanctioned in a previous company check?
In the first company check, only the very serious infringements are sanctioned, and not more than 20.
In the second, all serious and most serious infringements are sanctioned, with no limit.
In the third, all infringements are sanctioned, with no limit.
If a check is done on a company within three years since the previous check it is regarded as a recheck (second or third), not a new one.
6. In company checks, how long is the controlled period?
Regularly, 4 weeks are controlled. In special checks when checking specific articles, it is 16 weeks.
7. In company checks, is the company controlled in its whole, or can you select a part of the company to control?
See the tables handed over. There is one table on how many drivers that will be checked (DeIVA table), and another on how many that will be sanctioned. All drivers checked are included in the risk value system, not only the ones that is underlying the sanction fine.
8. Is there a manual or the like of the national enforcement of the regulations that you can hand over to us? If there are different manuals regarding company control and roadside checks, we would like to take part of both.
Sent by e-mail, and also TRACE.
9. How many company checks are conducted annually?
750 checks all together, fraud and so on. (Not only company checks)

10. How long time does an average company check take to complete?
*Roughly a month on a normal company of around 10 vehicles, but depends on the size of the company.
The check must be done within a year from the controlled period or else the data is not valid since the company doesn't need to keep it longer.*
11. How many days worked by drivers do you calculate that you should control annually?
Don't know, will come back on this.
12. Is it the same enforcement officers that conduct company checks and roadside checks?
No, a special department for each different kind of check.
13. What is the outcome of your performed company checks:
1. What is the average sanction of a company?
 1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the average fee/fine that has been imposed on companies?
Don't know.
 2. What is the most severe sanctions that you have imposed on companies?
 1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what are the highest fees/fines that have been imposed on companies?
*At roadside checks manipulation could be sanctioned each of 28 days, with a sanction of €4.400 per day.
€4.400 per driver per day for the most serious infringements (manipulation). In the first check that is €88.000.
€70.000-150.000 is the highest sanctions for Hans.
€400.000-500.000 in some controls.*

Questions regarding sanctions in company checks regarding the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85.

14. Which types of sanction do you apply? For example; warning, sanctions fee, fines etc.
*Warning.
Administrative fines. (For both roadside checks and company checks, have been like that since 1936)
Prohibition at roadside checks.*

1. If you apply several types of sanctions, when do you apply the different types?
All fines are administrative, both for the driver and the company. See the document handed over.

15. Which levels of sanction do you have for each type above?
*See the sent link. Highest €4.400.
In general:
Minor Infringements: €0-199
Serious Infringements: €200-549
Very serious Infringements: €550<*

16. In a company check, do you sanction every single infringement, or do you make an overall assessment in order to decide a joint sanction for the entire control?
Every single infringement. In the first check, only 20 VSI. In the second and third every one counts.

17. Do you impose the sanction in its whole for each infringement, even with repetitive infringements or do you have some kind of “discount system”?
*No.
The only discount in the system is the different kind of company checks.*

18. Who is hold responsible of the infringements in a company checks? For example; the corporate body, transport manager etc.
The company itself, the corporate body.

19. Is the company sanctioned in the same matter and with an equal sanction as a driver?
*No. See for example manipulation. €4.400 for the company, €1.500 for the driver, see the sent document.
Driving without a card is sanctioned on the driver, if the driver cannot be proven, the company receives €4.400 for not administrating correctly.
Infringements against the 3821/85 are either on the company or the driver, not both. It depends on whom the article are directed against.
For example; Infringements of not filling in information on tachograph sheets are solely the drivers' responsibility.*

20. Is there a limitation to how severe a sanction against a company can be?

In the first control it is, not in the second or third.

1. If that is the case, what is the most severe sanction that can be imposed on a company?
21. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the highest fee/fine that can be imposed on a company?
€4.400 per infringement. No maximum level.
1. How is this maximum level calculated?
 2. In this calculation, do you take into account the company's turnover, profit or the like?
No.
22. How do you sanction Minor Infringements (MI) in company controls?
MI is sanctioned only in the third controls.
1. What type of sanction is imposed?
 2. If there is only infringements of the category MI in the control:
 1. Are these disregarded and the control closed without further action?
 2. Does the total number of MI have an impact on the assessment? For example; is there a difference if a company has three MI or thirty MI?
No, all MI is sanctioned for the selected drivers.
23. Do you have a system of sanctions with infringements that accumulates beyond the severities in the directive 2006/22/EC? For example; if there is a Very Serious Infringement (VSI) of too long daily driving, does the sanction increase, the larger the infringement is?
Yes, on all driving and rest infringements. See the document.
1. If that is the case, how is this sanction calculated?
For example, per hour.
24. In case you are not able to conduct a company check due to negligence by the company to produce data, do you sanction this?
1. If so; how?
Yes, €4.400 per driver per day.

25. Will you adjust your sanction system regarding the Most Serious Infringements (MSI) when the Commission Regulation takes effect?

1. If so; how?

In some way already included since the sanctions are higher the bigger the infringement is.

The MSI will rather be another form of sanction, withdraw of license and so on. If no license, perhaps closing the company for a couple of month or so, but this is not decided yet.

Questions regarding the interpretation of the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85 when enforced in company checks

26. According to article 10.3 in the regulation (EC) No 561/2006 the company is responsible for the driver's infringements. Have you made this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1 and 2?

Yes. There is also one infringement against 10.2 with a sanction of €550. This is seldom sanctioned since the other sanctions are so much higher.

If the company complied with the BeMaMiToe:

Be- Give orders (policy, contracts, schedules)

Ma- Take measures (education, information)

Mi- Give the means to fulfill the regulations (Ways to contact the company, track the drivers etc.)

Toe- Control the drivers (every day according to a Dutch court verdict, and follow up in some kind of way)

The company has fulfilled its requirements and will not be held responsible. The driver is then held responsible.

It is the company's responsibility to show that they comply with these things. This is very rarely done.

Every company check is checked by another colleague to make sure it is correctly done.

1. If so:

1. What is required to fulfill regarding the demands in paragraph 2?
2. In what matter is the company required to explain this?

27. How do you assess the company's responsibility defined in article 19 and 20 in the regulation (EC) No 561/2006 in relation to article 10.3 in the same regulation?

It is different responsibilities so this is not a double jeopardy.

1. For example; Can a company be imposed a sanction in accordance with article 10.3 regarding an infringement that a

driver have been sanctioned for before?

Yes

2. If you have answered yes on the previous question, does this mean that article 19 is referring entirely to that a driver should not be able to receive two sanctions for the same infringement?

Yes

28. When determine infringements, do you apply any general tolerance levels? For example; must a regulated limit (9 hour daily driving etc.) be exceeded with a certain amount of time or a percentage before it is considered an infringement?

No tolerances except the commission guidance note 4.

In this system there is one kind of tolerance, the one between the three controls.

29. According to your enforcement, how often can a company be hold responsible for infringements when:

1. A vehicle with a not properly inspected (first activation or within two years) tachograph is used:

One infringement per vehicle and control. €200 if the data is valid. If not, €4.400.

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?

2. At one or several occasions during the controlled period?

2. A vehicle with a non-functional tachograph is used:

One infringement per vehicle and control. €4.400.

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?

2. At one or several occasions during the controlled period?

3. A vehicle is driven without a driver card inserted:

The driver is held responsible, and is considered as manipulation.

If the driver cannot be confirmed €4.400 per driver per day for the company for not keeping administration.

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
 2. At one or several occasions during the controlled period?
30. According to your enforcement, can a company be held responsible for infringements when:
1. A company has downloaded all relevant data from the vehicle unit but not within the legislated 90 days? If that is the case, how do you enforce this:
Not at all. If data is lost, see point 24.
 1. One infringement per vehicle and controlled period?
 2. One infringement per vehicle and 90-days period?
 3. One infringement per vehicle and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
 2. A company has downloaded all relevant data from the driver card but not within the legislated 28 days? If that is the case, how do you enforce this:
Not at all, if data is lost, see point 24.
 1. One infringement per driver and controlled period?
 2. One infringement per driver and 28-days period?
 3. One infringement per driver and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
31. How do you interpret the definition of “carriage by road” found in article 4 (a) in the regulation (EC) No 561/2006?
1. According to your interpretation, when do you consider a “carriage by road” to start and to end?
 1. Does it matter where and/or by whom the vehicle is driven?
Since the carriage by road definition refers to the vehicle, if the vehicle is driven in scope one day, all driving with that vehicle is in scope that day (except for the exemptions). If a vehicle on the other hand only is driven outside public roads one day, it is out of scope that day.
32. According to your enforcement, when a driver or a company claims to be out of scope in accordance with article 3 or 13 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate this? In that case, what kind of documentation?

No.

1. If not, how do you determine this in company controls?

It must be verified by documents. Where has he been, was it commercial, business, and so on. Local knowledge. Driving journal. Working times. If a company refers to exemptions for a large part or the whole control, the competent authority has to prove that it is not exempted. Since they visit the company and can demand all kind of administration, this is possible to do in most controls.

33. According to your enforcement, when a driver or a company claims an exception from the rules in accordance with article 9.1 or 12 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate the usage of the ferry/train exception in accordance with article 9.1?

1. If so, what kind of documentation?

Not implemented in national legislation. However, the driver/company must show that he was on a ferry/train in order to apply the ferry/train rule. For example, ferry ticket, invoice or the like.

2. What kind of indication of the reason for exception do you demand to validate exception in accordance with article 12?
As stated in the article, and in the commission guidance note 1.

Other issues regarding the transport sector

34. What is the average monthly salary after taxes for a driver?

Around €1800.

35. What is the average company turnover in the transport sector?

1-2 % profit of the yearly performance. No numbers of the average turnover.

Questionnaire – Finland – the 18th of November

Questions regarding your organization and results of controlling the compliance with the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85

1. How are you organized on a national level? Which competent authorities manages:
 1. Company checks
*Ministry of social affairs and health guide the enforcement on a national level
Labour Inspectorates in regional state administrative agencies do the checks in practice (five regions in Finland)*
 2. Roadside checks
Police, Customs and Boarder Guard.
2. What is your full-time equivalent (FTE) nationally to conduct the necessary company checks?
Approximately 30 public servants in road transport but not all work full time in road transport field, Total of 81 man-months per year working with driving times and rest periods.
3. What are the general costs of this function?
€492.000
4. Are company checks conducted by:
 1. Checks at the premises of undertakings?
 2. Checks at the competent authorities' premises, on the basis of documents or data handed over by undertakings at the request of the said authorities?
 3. A combination of the two above?
*Two different checks for transport companies.
All driving times and rest periods checks are performed in premises of the authority. (Labour Inspectorate).
In some cases the check is included in bigger agenda OSH checks, and then it is done at the premises of the undertaking by retrieving the data. (The "Big check" is performed in companies except driving times and rest periods which are always inspected at the office.)*
5. When do you perform a recheck at a company that has been sanctioned in a previous company check?
No specific time to recheck, but if given a notice or the sort a recheck is done accordingly. Usually the inspector decide if a recheck should be done (if there are really severe infringements), can also be handed over to the police regarding companies with

really bad infringements.

6. In company checks, how long is the controlled period?
Usually 3 month's period. It depends on the size of the company. For example, 1-4 employees equals three months control period and all drivers. +50 employees one month and 50 % of drivers. See sent table.
7. In company checks, is the company controlled in its whole, or can you select a part of the company to control?
It depends on the size of a company. All data is requested and the inspector chooses which drivers should be checked.
8. Is there a manual or the like of the national enforcement of the regulations that you can hand over to us? If there are different manuals regarding company control and roadside checks, we would like to take part of both.
*Will be sent.
The police have a manual for roadside checks. Will ask if they can send it to us.*
9. How many company checks are conducted annually?
About 1 000 checks annually.
10. How long time does an average company check take to complete?
*Hard to say, it depends on how much data it is and what is found.
(From a couple of hours to several days)*
11. How many days worked by drivers do you calculate that you should control annually?
*272.000 at the moment (1.5 %).
Calculated on in scope vehicles * one year working days (220) * three percent (0,03).*
12. Is it the same enforcement officers that conduct company checks and roadside checks?
It is not.
13. What is the outcome of your performed company checks:
 1. What is the average sanction of a company?
Written advice for the company. If there is a lot of infringement or serious infringements a notification can be given to the police (50-60 annually) which will check the case, forwards to the prosecutor, and this can order fines.

*Very serious cases can go to criminal court.
The results of the checks with numerous/severe infringements
(not all checks) are also forwarded to the agency who
handles the transport permits and in the worst case scenario
it could lead to a withdrawal.*

1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the average fee/fine that has been imposed on companies?
No administrative fees or fine for company checks by the regional administrative agency, only police and prosecutor and criminal court can order fines.
2. What is the most severe sanctions that you have imposed on companies?
 1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what are the highest fees/fines that have been imposed on companies?
Court/prosecutor can order daily fines. Total sum is determined by the income on the employer/driver. Usually a few hundred to a few thousand Euro, depends on income of the employer. The law allows up to 120 daily fines, or if there are number of crimes, a common punishment of up to 240 daily fines.

Questions regarding sanctions in company checks regarding the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85.

14. Which types of sanction do you apply? For example; warning, sanctions fee, fines etc.
*The regional administrative agency can only give written advice.
The police and the prosecutor and criminal court can give fines.
Rechecks can be done over and over.
Withdrawal of traffic permit (so far we don't have cases where permit has been cancelled solely because of driving time infringements. They can be part of overall consideration of transport permit authority. Also, the sanction comes from other legislation than 561/2006 or 3821/85, namely 1072/2009.)*

1. If you apply several types of sanctions, when do you apply the different types?

15. Which levels of sanction do you have for each type above?

16. In a company check, do you sanction every single infringement, or do you make an overall assessment in order to decide a joint sanction for the entire control?
*Three categories that can be advised; keeping records, usage of tachograph, and lastly driving times and resting periods. But not every single infringement. Inspector counts all the infringements and reports it in our data systems but gives only one written advice to employer.
If the check is sent to the police every single infringement is reported.*
17. Do you impose the sanction in its whole for each infringement, even with repetitive infringements or do you have some kind of “discount system”?
Not applicable.
18. Who is hold responsible of the infringements in a company checks? For example; the corporate body, transport manager etc.
The corporate body. If a notification is sent to the police, one responsible in the company will be stated, most often the manage director.
19. Is the company sanctioned in the same matter and with an equal sanction as a driver?
No. Different kinds of sanctions, written advice for companies by labor inspector, fines for drivers/employer by the police/court/prosecutor. Police can fine both in the same way.
20. Is there a limitation to how severe a sanction against a company can be?
1. If that is the case, what is the most severe sanction that can be imposed on a company?
21. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the highest fee/fine that can be imposed on a company?
Fines, a few hundred to a few thousand Euro.
1. How is this maximum level calculated?
It depends on the income of the employer.
 2. In this calculation, do you take into account the company’s turnover, profit or the like?

22. How do you sanction Minor Infringements (MI) in company controls?
1. What type of sanction is imposed?
Written advice.
 2. If there is only infringements of the category MI in the control:
 1. Are these disregarded and the control closed without further action?
If just a few, the inspector decides whether or not to report to the company. Mostly not, with a few minor infringements.
 2. Does the total number of MI have an impact on the assessment? For example; is there a difference if a company has three MI or thirty MI?
See above.
23. Do you have a system of sanctions with infringements that accumulates beyond the severities in the directive 2006/22/EC? For example; if there is a Very Serious Infringement (VSI) of too long daily driving, does the sanction increase, the larger the infringement is?
- No such system.*
1. If that is the case, how is this sanction calculated?
24. In case you are not able to conduct a company check due to negligence by the company to produce data, do you sanction this?
1. If so; how?
*If the company doesn't send any data, they will ask for data in a hearing with a deadline for sending the data. If the company still don't send the data or give an acceptable reason not to, there will be a notice with a conditional fine to reinforce the notice. For example €3 000. Often also notified to the police if very much data is still missing after hearing process.
*It is not very common but it happens.**
25. Will you adjust your sanction system regarding the Most Serious Infringements (MSI) when the Commission Regulation takes effect?
- This has not been analyzed yet.*
1. If so; how?

Questions regarding the interpretation of the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85 when enforced in company checks

26. According to article 10.3 in the regulation (EC) No 561/2006 the company is responsible for the driver's infringements. Have you made this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1 and 2?

Since the written advice, only is a nonbinding advice, this is not as applicable as in other systems. But in some cases the company takes contact and explains infringements and they can be removed from the report, but this will only have an impact on the company's risk rating.

1. If so:
 1. What is required to fulfill regarding the demands in paragraph 2?
 2. In what matter is the company required to explain this?

27. How do you assess the company's responsibility defined in article 19 and 20 in the regulation (EC) No 561/2006 in relation to article 10.3 in the same regulation?

1. For example; Can a company be imposed a sanction in accordance with article 10.3 regarding an infringement that a driver have been sanctioned for before?

The company can be hold responsible for the same infringement as the driver, but if it is taken to court the prosecutor will probably remove that infringement. They don't usually know if the driver has had a fine at roadside checks before the company check. Only if employer tell about these cases.

2. If you have answered yes on the previous question, does this mean that article 19 is referring entirely to that a driver should not be able to receive two sanctions for the same infringement?

28. When determine infringements, do you apply any general tolerance levels? For example; must a regulated limit (9 hour daily driving etc.) be exceeded with a certain amount of time or a percentage before it is considered an infringement?

The inspector decides. Commonly a few minutes tolerance. All infringements are still recorded to our data system but not all will lead to written advice.

29. According to your enforcement, how often can a company be hold responsible for infringements when:
1. A vehicle with a not properly inspected (first activation or within two years) tachograph is used:
 1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
 2. At one or several occasions during the controlled period?
One infringement per company check. Written advice.
 2. A vehicle with a non-functional tachograph is used:
 1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
 2. At one or several occasions during the controlled period?
One infringement per company check. Written advice.
 3. A vehicle is driven without a driver card inserted:
 1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
 2. At one or several occasions during the controlled period?
One written advice. One infringement per day driven without a card. (All driven days driven without a driver card are counted in the system and written in inspection report)
30. According to your enforcement, can a company be hold responsible for infringements when:
1. A company has downloaded all relevant data from the vehicle unit but not within the legislated 90 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per vehicle and controlled period?
 2. One infringement per vehicle and 90-days period?
 3. One infringement per vehicle and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
Can lead to one written advice. Also, see above regarding the company not given the data.
 2. A company has downloaded all relevant data from the driver card but not within the legislated 28 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per driver and controlled period?

2. One infringement per driver and 28-days period?
 3. One infringement per driver and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
Can lead to one written advice. Also, see above regarding the company not given the data. If data includes these 28 days -> OK. If it's not -> hearing process.
31. How do you interpret the definition of “carriage by road” found in article 4 (a) in the regulation (EC) No 561/2006?
1. According to your interpretation, when do you consider a “carriage by road” to start and to end?
*Only when driving on public roads.
See the folder on the webpage.*
 1. Does it matter where and/or by whom the vehicle is driven?
It does not matter if you are a professional driver or not.
32. According to your enforcement, when a driver or a company claims to be out of scope in accordance with article 3 or 13 in the regulation (EC) No 561/2006:
1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate this? In that case, what kind of documentation?
No.
 1. If not, how do you determine this in company controls?
The company has to explain, for example by phone, what has happened. Usually the company is trusted in their explanation, but if not, it can be investigated further.
33. According to your enforcement, when a driver or a company claims an exception from the rules in accordance with article 9.1 or 12 in the regulation (EC) No 561/2006:
1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate the usage of the ferry/train exception in accordance with article 9.1?
No.

1. If so, what kind of documentation?

The company has to explain, for example by phone, what has happened. Usually the company is trusted in their explanation, but if not, it can be investigated further.

2. What kind of indication of the reason for exception do you demand to validate exception in accordance with article 12?
The company has to explain, for example by phone, what has happened. Usually the company is trusted in their explanation, but if not, it can be investigated further.

Other issues regarding the transport sector

34. What is the average monthly salary after taxes for a driver?

*Truck: €2 627. Semi-trailer: €2 829. Trailer: €2 933. Bus: €2 854.
All before taxes.*

35. What is the average company turnover in the transport sector?

Don't know.

Questionnaire – Latvia – the 20th of November

Questions regarding your organization and results of controlling the compliance with the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85

1. How are you organized on a national level? Which competent authorities manages:
 1. Company checks
*The checks are conducted by the state police, road transport control division (controls carriage of goods and passengers, including driving times and rest periods)
These are located in Riga and five mobile teams out in the country.
Municipality control services (mostly passenger transport, only active in Riga).
(TACHOSCAN is the analysis software used, developed in Poland. Can for example detect manipulation by comparing km with driving time and length)*
 2. Roadside checks
State police is the main control body of road transport, road transport control division. 18 inspectors are involved on regular basis. Perform roadside checks 24h/7days a week, 30 inspectors from support division are involved, but not on regular basis.
2. What is your full-time equivalent (FTE) nationally to conduct the necessary company checks?
18 inspectors are able to perform the checks (not full time).
3. What are the general costs of this function?
*Used to be €600.000 in the previous competent authority, no numbers for the state police today.
It is tax based.*
4. Are company checks conducted by:
 1. Checks at the premises of undertakings?
 2. Checks at the competent authorities' premises, on the basis of documents or data handed over by undertakings at the request of the said authorities?
 3. A combination of the two above?
Both. Most often there is a request by post (a post notice) to bring the information to the state police. Sometimes they visit the company, either by phoning the company and decide a time and place, or without warning (when there are serious infringements, serious tips and so on).

In all three cases a person representing the company must be available at the control.

5. When do you perform a recheck at a company that has been sanctioned in a previous company check?
It depends on the inspector, it is not nationally legislated. For example after four month.
6. In company checks, how long is the controlled period?
It depends on the inspector. Usually 6 months. In bigger companies maybe 3-5 months.
7. In company checks, is the company controlled in its whole, or can you select a part of the company to control?
It depends on the size of the company.
8. Is there a manual or the like of the national enforcement of the regulations that you can hand over to us? If there are different manuals regarding company control and roadside checks, we would like to take part of both.
There are general national legislations for roadside controls but no detailed manual.
9. How many company checks are conducted annually?
*2012: 181 companies, 102 protocols.
2013: 177 companies, 106 protocols.
2014: Planning on 180 companies. (148 checked January to August)
80% of the checks are resulted in protocols and fine.*
10. How long time does an average company check take to complete?
*It depends on the size of the company, the amount of documentation and data, and so on. In accordance with national legislation a check must be completed in ten days. Usually two or three days.
20 trucks usually a week.*
11. How many days worked by drivers do you calculate that you should control annually?
Total number of days: 13.800.000. Count 3% of that, then half for company checks. 414.000 days in total. 207.000 days in company controls.
12. Is it the same enforcement officers that conduct company checks and roadside checks?

Yes.

13. What is the outcome of your performed company checks:

1. What is the average sanction of a company?

1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the average fee/fine that has been imposed on companies?

€140 - €1.400, this sanction is foreseen for company, only when performed company checks.

At roadside checks both the driver and company can be sanctioned. There are different amounts of fines for driver and company at roadside check. The company always will get a bigger fine than driver.

The control of the company can lead to a check of the company license for commercial transport due to good repute.

2. What is the most severe sanctions that you have imposed on companies?

1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what are the highest fees/fines that have been imposed on companies?

€1 400 and maybe withdrawal of license for commercial transport.

Questions regarding sanctions in company checks regarding the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85.

14. Which types of sanction do you apply? For example; warning, sanctions fee, fines etc.

The driver will never get a fine or written warning if infringements detected during a company check

Written warning is foreseen for the driver at roadside checks for MI infringements, company will never then be responsible.

Fines are foreseen for the driver and company at roadside checks for SI and VSI infringements. Both are fined.

1. If you apply several types of sanctions, when do you apply the different types?

Warning is only applied on the driver in a roadside check; either that or the driver receives a fine of €15. It is foreseen only for MI minor infringements according to Directive.

<i>Fines only for driver hours rules (daily, weekly driving, resting etc.) at roadside checks</i>

<i>Driver</i>	<i>Company</i>	
<i>Warning or 15 EUR</i>	<i>NO</i>	<i>MI</i>
<i>40 – 70 EUR</i>	<i>70 – 210 EUR</i>	<i>SI</i>
<i>70 – 140 EUR</i>	<i>210 – 430 EUR</i>	<i>VSI</i>

<i>Fines for not producing data for last 28 +1 days at roadside checks</i>		
<i>Driver</i>	<i>Company</i>	
<i>140-280 EUR</i>	<i>430 – 700 EUR</i>	<i>VSI</i>

<i>Fines for driving without driver card or not own driver card at roadside checks</i>		
<i>Driver</i>	<i>Company</i>	
<i>280 – 570 EUR</i>	<i>700 – 1.400 EUR</i>	<i>VSI</i>

15. Which levels of sanction do you have for each type above?
When company check is performed a total fine for a company is €140-€1.400.
16. In a company check, do you sanction every single infringement, or do you make an overall assessment in order to decide a joint sanction for the entire control?
In the report every single infringement is written, but when writing the protocol there is an overall assessment of the sanction.
17. Do you impose the sanction in its whole for each infringement, even with repetitive infringements or do you have some kind of “discount system”?
*No discount system.
Are looking at implementing a discount system for the drivers, if the driver doesn't complain a discount is given on the sanction.*
18. Who is hold responsible of the infringements in a company checks?
For example; the corporate body, transport manager etc.
The corporate body.
19. Is the company sanctioned in the same matter and with an equal sanction as a driver?
No, there are different sanctions.
20. Is there a limitation to how severe a sanction against a company can be?
Yes.

1. If that is the case, what is the most severe sanction that can be imposed on a company?
€1.400 when performed company check
For example: During roadside check for overweight more than 8t (if 40t truck) a driver can be sanctioned 280-700EUR, transport company 2.300-5.700 EUR and forwarder (sender) 2.300-5.700 EUR.

21. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the highest fee/fine that can be imposed on a company?
€1.400 when performing company checks.
 1. How is this maximum level calculated?
It depends on the number of infringements and times the company has been fined.

 2. In this calculation, do you take into account the company's turnover, profit or the like?
No.

22. How do you sanction Minor Infringements (MI) in company controls?
 1. What type of sanction is imposed?
It depends on the inspector. Systematic MI should lead to fines, but maybe not occasional infringements.

 2. If there is only infringements of the category MI in the control:
 1. Are these disregarded and the control closed without further action?
 2. Does the total number of MI have an impact on the assessment? For example; is there a difference if a company has three MI or thirty MI?
It depends on the number of infringements according to a formula.

23. Do you have a system of sanctions with infringements that accumulates beyond the severities in the directive 2006/22/EC? For example; if there is a Very Serious Infringement (VSI) of too long daily driving, does the sanction increase, the larger the infringement is?
In roadside checks the Annex III is used.
In company checks there is an overall assessment of the sanction by

the inspector.

1. If that is the case, how is this sanction calculated?
24. In case you are not able to conduct a company check due to negligence by the company to produce data, do you sanction this?
1. If so; how?
*Yes, it is a bigger fine than in other cases, €700-€1 400.
The company license for commercial transport can be withdrawn due to not cooperating with the state police.*
25. Will you adjust your sanction system regarding the Most Serious Infringements (MSI) when the Commission Regulation takes effect?
- Not decided yet.*
1. If so; how?

Questions regarding the interpretation of the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85 when enforced in company checks

26. According to article 10.3 in the regulation (EC) No 561/2006 the company is responsible for the driver's infringements. Have you made this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1 and 2?
- The company is responsible for the drivers' infringement.
Cannot approve that a company pays salary based on driven kilometers.*
1. If so:
 1. What is required to fulfill regarding the demands in paragraph 2?
An overall assessment is made.
 2. In what matter is the company required to explain this?
27. How do you assess the company's responsibility defined in article 19 and 20 in the regulation (EC) No 561/2006 in relation to article 10.3 in the same regulation?
1. For example; Can a company be imposed a sanction in accordance with article 10.3 regarding an infringement that a driver have been sanctioned for before?
Yes, it is possible; the infringement of the driver is taken into account in the protocol in the company check.

2. If you have answered yes on the previous question, does this mean that article 19 is referring entirely to that a driver should not be able to receive two sanctions for the same infringement?

Yes.

28. When determine infringements, do you apply any general tolerance levels? For example; must a regulated limit (9 hour daily driving etc.) be exceeded with a certain amount of time or a percentage before it is considered an infringement?

It is a part of the overall assessment of the inspector. Officially there is no tolerance. The assessment depends on how often the infringement occurs, what the circumstances are and so on.

29. According to your enforcement, how often can a company be hold responsible for infringements when:

1. A vehicle with a not properly inspected (first activation or within two years) tachograph is used:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
2. At one or several occasions during the controlled period?

Only controlled in roadside checks. The driver is allowed to drive further but he is not allowed to start any new transports without checking the tachograph. If this is not done and the driver is stopped in a second roadside check he is fined.

2. A vehicle with a non-functional tachograph is used:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
2. At one or several occasions during the controlled period?

Only controlled in roadside checks. The driver is allowed to drive further but he is not allowed to start any new transports without checking the tachograph. If this is not done and the driver is stopped in a second roadside check he is fined.

3. A vehicle is driven without a driver card inserted:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?

The analysis software shows the number of driving

activities as infringements. The number is written in the report as infringements but the sanction is done in an overall assessment where this infringement is considered as one.

2. At one or several occasions during the controlled period?

30. According to your enforcement, can a company be hold responsible for infringements when:

1. A company has downloaded all relevant data from the vehicle unit but not within the legislated 90 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per vehicle and controlled period?
 2. One infringement per vehicle and 90-days period?
 3. One infringement per vehicle and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
In the roadside check this is fined the company. As long as the data is available this is not sanctioned in company controls.

2. A company has downloaded all relevant data from the driver card but not within the legislated 28 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per driver and controlled period?
 2. One infringement per driver and 28-days period?
 3. One infringement per driver and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
In the roadside check this is fined the company. As long as the data is available this is not sanctioned in company controls.

31. How do you interpret the definition of “carriage by road” found in article 4 (a) in the regulation (EC) No 561/2006?

1. According to you interpretation, when do you consider a “carriage by road” to start and to end?

No answer right now. At roadside checks they can for example check the CMR-documents.

1. Does it matter where and/or by whom the vehicle is driven?

32. According to your enforcement, when a driver or a company claims to be out of scope in accordance with article 3 or 13 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate this? In that case, what kind of documentation?

Yes, regarding the national exemptions. The driver must keep a logbook when driving under an exemption. He must carry the documents that approve the exemption. For example that he is a forest owner and has a cutting license.

1. If not, how do you determine this in company controls?

33. According to your enforcement, when a driver or a company claims an exception from the rules in accordance with article 9.1 or 12 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate the usage of the ferry/train exception in accordance with article 9.1?

No.

1. If so, what kind of documentation?

It depends on the communication between the driver and the enforcer.

2. What kind of indication of the reason for exception do you demand to validate exception in accordance with article 12?

It depends on the communication between the driver and the enforcer.

Other issues regarding the transport sector

34. What is the average monthly salary after taxes for a driver?

There are not official numbers divided for international/national or truck/bus drivers.

35. What is the average company turnover in the transport sector?

No clear numbers.

Questionnaire – Spain – the 25th of November

Questions regarding your organization and results of controlling the compliance with the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85

1. How are you organized on a national level? Which competent authorities manages:

1. Company checks

The central government on road transport enforcement draft the annual planning inspection in coordination with the autonomous communities.

Both central government and the autonomous communities perform these checks.

The autonomous communities can inspect if the transport is exclusively in their own territory and if the undertaking is established in their own territory.

Which companies controlled by either authority is decided on a yearly basis, for example the central government may check all companies with an end number of 1 and 4.

2. Roadside checks

Checks are made with help of the police, most are made by the autonomous communities. The autonomous communities can inspect if the transport is exclusively in their own territory.

2. What is your full-time equivalent (FTE) nationally to conduct the necessary company checks?

80-85 % of the controls made by the central government are company checks. They are 20 inspectors (16-17 FTE) and 16 assistant inspectors (13 FTE). To this come the 17 autonomous communities, of which they do not know the FTE (approximately 2-4 persons by region).

3. What are the general costs of this function?

*€40.000 per inspector annually, but this depends.
It is financed by general taxes.*

4. Are company checks conducted by:

1. Checks at the premises of undertakings?
2. Checks at the competent authorities' premises, on the basis of documents or data handed over by undertakings at the request of the said authorities?
3. A combination of the two above?

A combination of the both. Sometimes they visit the company

on its premises and ask for documents and data, but mostly (90 %) the checks are done by asking documents and data to be sent to the authority.

5. When do you perform a recheck at a company that has been sanctioned in a previous company check?
*When a company has several VSI a recheck is done. If one MSI is found a follow up control is done.
The rechecks are done continuously until there are no more VSI or MSI.*
6. In company checks, how long is the controlled period?
*Generally, 45 days.
If manipulation is found, 90 days.*
7. In company checks, is the company controlled in its whole, or can you select a part of the company to control?
Generally, all vehicles are inspected with a maximum of 20 per company. In case of manipulation, the whole fleet is inspected.
8. Is there a manual or the like of the national enforcement of the regulations that you can hand over to us? If there are different manuals regarding company control and roadside checks, we would like to take part of both.
There is an annual investigation plan. There is a software application that is used by all the authorities, in all kind of controls, because of this there is no need for a large manual since all controlling officers gets the same result from the application. The application conducts the control and returns the result to the controlling officer.
9. How many company checks are conducted annually?
*2013: 5.662 company checks. 20.816 vehicles and 30.000 drivers.
(They are making 2-3 % more than the regulated 3 %)*
10. How long time does an average company check take to complete?
Maybe 2,5 – 3 days.
11. How many days worked by drivers do you calculate that you should control annually?
*3 %: 650.000 – 670.000.
They plan for more days than 3 %. For 2015 they have planned a minimum of 1 343 345 working days. They approximately perform 800 000 days times two (central government and autonomous*

communities).

12. Is it the same enforcement officers that conduct company checks and roadside checks?

Not usually. In roadside checks, appr. 90-95 % is done by the police and they send the results to the autonomous communities for sanctioning procedures.

13. What is the outcome of your performed company checks:

1. What is the average sanction of a company?

1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the average fee/fine that has been imposed on companies?

2013 for the central government:

2.754 procedures against companies (So more infringements since one procedure can contain several infringements). €4.626.949 in total sanctions. €1.680 is the average sanction.

2. What is the most severe sanctions that you have imposed on companies?

1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what are the highest fees/fines that have been imposed on companies?

In 2013, the highest that comes to mind was €60.000. In earlier years as much as €120.000.

Questions regarding sanctions in company checks regarding the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85.

14. Which types of sanction do you apply? For example; warning, sanctions fee, fines etc.

Administrative sanctions (fees).

The driver can be penalized (fined with €500) in case of manipulation (considered a crime against the traffic law) and because of this the driver loses points for the driver license. These are the only sanctions against drivers.

1. If you apply several types of sanctions, when do you apply the different types?

Companies can only get administrative sanctions.

15. Which levels of sanction do you have for each type above?

If the driver has a VSI (€4.000) in a previous check within 12 months the VSI can be €6.000. If the same VSI is found in a third control

within 12 months it could be up to €18.000.

16. In a company check, do you sanction every single infringement, or do you make an overall assessment in order to decide a joint sanction for the entire control?
Yes, every single infringement.
17. Do you impose the sanction in its whole for each infringement, even with repetitive infringements or do you have some kind of “discount system”?
*No. But if the company pays within 30 days the company gets a discount of 30 %. If they do this, they cannot appeal to the first level (internally in the ministry) since it agrees that they have committed the infringements.
The company has to pay the sanction even if they appeal the decision, and the ministry has to repay the company in case they win in court.*
18. Who is hold responsible of the infringements in a company checks?
For example; the corporate body, transport manager etc.
The corporate body.
19. Is the company sanctioned in the same matter and with an equal sanction as a driver?
A driver cannot be punished unless it is manipulation and in that case the sanction is different from the company.
20. Is there a limitation to how severe a sanction against a company can be?
No.
1. If that is the case, what is the most severe sanction that can be imposed on a company?
21. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the highest fee/fine that can be imposed on a company?
No limit.
1. How is this maximum level calculated?
2. In this calculation, do you take into account the company’s turnover, profit or the like?
22. How do you sanction Minor Infringements (MI) in company controls?

1. What type of sanction is imposed?
Administrative sanction fee.
2. If there is only infringements of the category MI in the control:
 1. Are these disregarded and the control closed without further action?
No, they are sanctioned accordingly.
 2. Does the total number of MI have an impact on the assessment? For example; is there a difference if a company has three MI or thirty MI?
23. Do you have a system of sanctions with infringements that accumulates beyond the severities in the directive 2006/22/EC? For example; if there is a Very Serious Infringement (VSI) of too long daily driving, does the sanction increase, the larger the infringement is?
Yes, in some cases.
 1. If that is the case, how is this sanction calculated?
See the sent pdf.
24. In case you are not able to conduct a company check due to negligence by the company to produce data, do you sanction this?
Yes, but this is not very common.
 1. If so; how?
€4.000 per vehicle and driver.
25. Will you adjust your sanction system regarding the Most Serious Infringements (MSI) when the Commission Regulation takes effect?
Yes, they already do, the MSI means loss of good repute.
 1. If so; how?

Questions regarding the interpretation of the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85 when enforced in company checks

26. According to article 10.3 in the regulation (EC) No 561/2006 the company is responsible for the driver's infringements. Have you made this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1 and 2?
Yes.
 1. If so:

1. What is required to fulfill regarding the demands in paragraph 2?
It is very hard of the company to explain that they have fulfilled their responsible regarding the infringements.
 2. In what matter is the company required to explain this?
*For example if the company has imposed the regulation on the driver and punished him accordingly, this could be accepted. The company has to show this and that the driver has accepted the penalty.
The company has to prove that the driver must be hold responsible.*
27. How do you assess the company's responsibility defined in article 19 and 20 in the regulation (EC) No 561/2006 in relation to article 10.3 in the same regulation?
1. For example; Can a company be imposed a sanction in accordance with article 10.3 regarding an infringement that a driver have been sanctioned for before?
Yes.
 2. If you have answered yes on the previous question, does this mean that article 19 is referring entirely to that a driver should not be able to receive two sanctions for the same infringement?
Yes.
28. When determine infringements, do you apply any general tolerance levels? For example; must a regulated limit (9 hour daily driving etc.) be exceeded with a certain amount of time or a percentage before it is considered an infringement?
No.
29. According to your enforcement, how often can a company be hold responsible for infringements when:
1. A vehicle with a not properly inspected (first activation or within two years) tachograph is used:
 1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
 2. At one or several occasions during the controlled period?

One infringement per check.

2. A vehicle with a non-functional tachograph is used:
 1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
 2. At one or several occasions during the controlled period?

One infringement per check.

3. A vehicle is driven without a driver card inserted:
 1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?

One per day. An assessment is done of the km.

2. At one or several occasions during the controlled period?

30. According to your enforcement, can a company be hold responsible for infringements when:

1. A company has downloaded all relevant data from the vehicle unit but not within the legislated 90 days? If that is the case, how do you enforce this:

This is not an infringement. Only an infringement to not keep the information.

1. One infringement per vehicle and controlled period?
 2. One infringement per vehicle and 90-days period?
 3. One infringement per vehicle and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
2. A company has downloaded all relevant data from the driver card but not within the legislated 28 days? If that is the case, how do you enforce this:

This is not an infringement. Only an infringement to not keep the information.

1. One infringement per driver and controlled period?
 2. One infringement per driver and 28-days period?
 3. One infringement per driver and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?

31. How do you interpret the definition of “carriage by road” found in article 4 (a) in the regulation (EC) No 561/2006?

All driving is considered carriage by road, even if only loading. The definition is of the vehicle, not the driver.

1. According to your interpretation, when do you consider a “carriage by road” to start and to end?
From the moment the vehicle is being used.

1. Does it matter where and/or by whom the vehicle is driven?

32. According to your enforcement, when a driver or a company claims to be out of scope in accordance with article 3 or 13 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate this? In that case, what kind of documentation?
No.

1. If not, how do you determine this in company controls?
It depends from case to case. For example, buses driving shorter than 50 km the undertaker can demonstrate this with documents of selected routes. They also have to present which drivers that have driven these routes with time books etc.

33. According to your enforcement, when a driver or a company claims an exception from the rules in accordance with article 9.1 or 12 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate the usage of the ferry/train exception in accordance with article 9.1?
 1. If so, what kind of documentation?
No specific documentation demanded. The company can present tickets, invoices and so on.
2. What kind of indication of the reason for exception do you demand to validate exception in accordance with article 12?
The company has to demonstrate that the driver were here and there and couldn't stop the transport and it must be necessary. The reasons must be given on ticket.

Other issues regarding the transport sector

34. What is the average monthly salary after taxes for a driver?

Don't know.

35. What is the average company turnover in the transport sector?

Don't know.

Questionnaire – Denmark – the 2nd of December

Questions regarding your organization and results of controlling the compliance with the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85

1. How are you organized on a national level? Which competent authorities manages:
 1. Company checks
*The visited regional authority (one of three regions) is:
Midt- og Vestsjællands Politi
Færdselseafdelingen
Tungvognscenter Øst
Virksomhedskontrollen
In general it is a administrative law processing regarding the control procedure but the sanction is enforced by the police.
PolTacho is the analysis software used in company checks.
All checks are quality controlled by another inspector.*
 2. Roadside checks
*The visited regional authority (one of three regions) is:
Midt- og Vestsjællands Polit
Færdselseafdelingen
Tungvognscenter Øst
Vejsidekontrollen
In roadside checks the analysis software Octet is used.
This is not criminal in the same matter as for example assault, road safety is a separate judicial direction.*
2. What is your full-time equivalent (FTE) nationally to conduct the necessary company checks?
About 20 FTE in this region (one of three regions).
3. What are the general costs of this function?
*They will come back with this information.
Financed by taxes.*
4. Are company checks conducted by:
 1. Checks at the premises of undertakings?
 2. Checks at the competent authorities' premises, on the basis of documents or data handed over by undertakings at the request of the said authorities?
 3. A combination of the two above?
They ask the company to send the data and documents to the police, with one month answering time. (There is a possibility to check at the premises of the undertakings, but this is not

used)

5. When do you perform a recheck at a company that has been sanctioned in a previous company check?
Most often it is 4-5 years between checks, or at least 3 years. This is the "normal" period between checks but if there are serious infringements, the company will be rechecked within 1 year after the judgment.
6. In company checks, how long is the controlled period?
In general, one month. (Always a whole calendar month)
7. In company checks, is the company controlled in its whole, or can you select a part of the company to control?
The company is always controlled in its whole.
8. Is there a manual or the like of the national enforcement of the regulations that you can hand over to us? If there are different manuals regarding company control and roadside checks, we would like to take part of both.
Regarding sanctions Rigsadvokaten have released "Færdselmeddelelsen kapitel 19 køre- og hviletid", it has been sent by e-mail. A set of manuals, one regarding control procedures and one regarding exemptions, are also handed over.
9. How many company checks are conducted annually?
It is hard to say, until November this year, 1 300 checks has been done, but this is not regarded as important as the count of controlled working days.
10. How long time does an average company check take to complete?
*In case of no infringements and all data sent, 2-3 months. In complicated cases it could be over a year.
There is a 2-year statute of limitations.*
11. How many days worked by drivers do you calculate that you should control annually?
1.5% equals 165.000 working days. (I.E. 330.000 working days in its whole)
12. Is it the same enforcement officers that conduct company checks and roadside checks?
No, it is not.

13. What is the outcome of your performed company checks:
1. What is the average sanction of a company?
 1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the average fee/fine that has been imposed on companies?
Don't know the average since it varies a lot. Most often it is between 10.000-100.000 DKK.
 2. What is the most severe sanctions that you have imposed on companies?
 1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what are the highest fees/fines that have been imposed on companies?
*A sanction of 3.000.000 DKK has been imposed in one case regarding the company not handing over data.
Also 1.000.000 DKK in an equal case.*

Questions regarding sanctions in company checks regarding the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85.

14. Which types of sanction do you apply? For example; warning, sanctions fee, fines etc.
*Fines for both drivers and companies in company checks and in roadside checks.
Advice in case of a few, minor infringements.
The court can give a warning (this does not occur often).
Danske Trafikstyrelsen and the court can withdraw the permit and they could also give a prohibition to engage in business.*
1. If you apply several types of sanctions, when do you apply the different types?
15. Which levels of sanction do you have for each type above?
*The sanction of infringements against 561/2006 is calculated on how many percent of the regulation that is violated. 100 DKK per percent/driver and 200 DKK per percent/company. A tolerance of 5% is used.
The sanction of infringements against 3821/85 is based on the three categories in directive 2006/22/EC for the driver (2/3/4.000 DKK) and is fixed for the company (6.000 DKK).*
16. In a company check, do you sanction every single infringement, or do you make an overall assessment in order to decide a joint sanction for the entire control?

Every single infringement is reported to the police, and then these are sanctioned. Both driver (after interrogation) and company are sanctioned.

17. Do you impose the sanction in its whole for each infringement, even with repetitive infringements or do you have some kind of “discount system”?

There is a discount system of the driver sanctions regarding excusable infringements that won't have an impact on the control, these will not be sanctioned, or will not be sanctioned in its whole. This is decided from case to case.

18. Who is hold responsible of the infringements in a company checks? For example; the corporate body, transport manager etc.

The corporate body. The drivers can also be sanctioned.

19. Is the company sanctioned in the same matter and with an equal sanction as a driver?

No, the company has a doubled sanction than the driver regarding infringements of 561/2006 and a higher sanction of infringements against 3821/85. It is a strict responsibility.

20. Is there a limitation to how severe a sanction against a company can be?

No, there is no limit. (Though 40-50 000 for the driver, due to proportionality)

1. If that is the case, what is the most severe sanction that can be imposed on a company?

21. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the highest fee/fine that can be imposed on a company?

No limit. Absolute accumulation.

1. How is this maximum level calculated?
2. In this calculation, do you take into account the company's turnover, profit or the like?

22. How do you sanction Minor Infringements (MI) in company controls?

1. What type of sanction is imposed?
Fines, see the e-mailed document regarding sanctions.

2. If there is only infringements of the category MI in the control:
 1. Are these disregarded and the control closed without further action?
Might be, see next answer.
 2. Does the total number of MI have an impact on the assessment? For example; is there a difference if a company has three MI or thirty MI?
In case of a few minor infringements, these can be disregarded. No sanction is imposed but advice is given.
23. Do you have a system of sanctions with infringements that accumulates beyond the severities in the directive 2006/22/EC? For example; if there is a Very Serious Infringement (VSI) of too long daily driving, does the sanction increase, the larger the infringement is?
 1. If that is the case, how is this sanction calculated?
*Infringements against 561/2006 is based on how many percentage the rule is broken with, see sent document.
If the infringement is 30 % or more the driver will lose his driving license provisory, if he does another infringement within three years he will lose it permanently.*
24. In case you are not able to conduct a company check due to negligence by the company to produce data, do you sanction this?
Yes.
 1. If so; how?
*6.000 DKK/vehicle/working day.
One month equals $20 * 6.000 = 120.000$ DKK/vehicle
3.000.000 DKK in one case.*
25. Will you adjust your sanction system regarding the Most Serious Infringements (MSI) when the Commission Regulation takes effect?
Nothing decided yet. The regulation 1071/2009 is Trafikstyrelsens responsibility.
 1. If so; how?

Questions regarding the interpretation of the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85 when enforced in company checks

26. According to article 10.3 in the regulation (EC) No 561/2006 the company is responsible for the driver's infringements. Have you

made this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1 and 2?

There is a strict responsibility for the company. No fines against article 10.2.

1. If so:
 1. What is required to fulfill regarding the demands in paragraph 2?
 2. In what matter is the company required to explain this?

27. How do you assess the company's responsibility defined in article 19 and 20 in the regulation (EC) No 561/2006 in relation to article 10.3 in the same regulation?

1. For example; Can a company be imposed a sanction in accordance with article 10.3 regarding an infringement that a driver have been sanctioned for before?

Yes.

2. If you have answered yes on the previous question, does this mean that article 19 is referring entirely to that a driver should not be able to receive two sanctions for the same infringement?

Yes.

28. When determine infringements, do you apply any general tolerance levels? For example; must a regulated limit (9 hour daily driving etc.) be exceeded with a certain amount of time or a percentage before it is considered an infringement?

Infringements against 561/2006 have a tolerance of 5%.

No tolerance against infringements of 3821/85.

29. According to your enforcement, how often can a company be hold responsible for infringements when:

1. A vehicle with a not properly inspected (first activation or within two years) tachograph is used:
 1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
 2. At one or several occasions during the controlled period?

This is not controlled in the company check, only in roadside checks where it is one infringement. The vehicle is then prohibited to continue the journey and

has to drive to a workshop.

2. A vehicle with a non-functional tachograph is used:
 1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
 2. At one or several occasions during the controlled period?
This is controlled and sanctioned as if the data has not been handed over. Therefore it is sanctioned with 6.000 DKK/working day.
3. A vehicle is driven without a driver card inserted:
 1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
 2. At one or several occasions during the controlled period?
Once a day but there is a tolerance of 10 minutes (Vejledning) and an assessment is done by the investigator if there is a systematic to this.

30. According to your enforcement, can a company be hold responsible for infringements when:

1. A company has downloaded all relevant data from the vehicle unit but not within the legislated 90 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per vehicle and controlled period?
 2. One infringement per vehicle and 90-days period?
 3. One infringement per vehicle and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
This is not controlled.
2. A company has downloaded all relevant data from the driver card but not within the legislated 28 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per driver and controlled period?
 2. One infringement per driver and 28-days period?
 3. One infringement per driver and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
This is not controlled.

31. How do you interpret the definition of “carriage by road” found in article 4 (a) in the regulation (EC) No 561/2006?

1. According to your interpretation, when do you consider a “carriage by road” to start and to end?

When the vehicle is being used the first time and the last time.

1. Does it matter where and/or by whom the vehicle is driven?

No, everybody driving the vehicle should use a driver card.

32. According to your enforcement, when a driver or a company claims to be out of scope in accordance with article 3 or 13 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate this? In that case, what kind of documentation?

No, but there is a manual handed over regarding the exemptions which describes the exemptions further.

1. If not, how do you determine this in company controls?

They have to document this and hand over the documentation; otherwise it is not considered excepted journeys. For example with contracts and schedules. Some circumstances can be checked otherwise, for example weather reports and so on.

33. According to your enforcement, when a driver or a company claims an exception from the rules in accordance with article 9.1 or 12 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate the usage of the ferry/train exception in accordance with article 9.1?

No.

1. If so, what kind of documentation?

If it seems likely it is accepted. Otherwise some kind of documentation or reliable explanation.

2. What kind of indication of the reason for exception do you demand to validate exception in accordance with article 12?

They follow the commission guidance note.

Other issues regarding the transport sector

34. What is the average monthly salary after taxes for a driver?
25-26.000 DKK before taxes (tax rate around 40 %). This is without supplements and so on.
35. What is the average company turnover in the transport sector?
It is hard to say.

Questionnaire – Germany – the 9th of December

Questions regarding your organization and results of controlling the compliance with the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85

1. How are you organized on a national level? Which competent authorities manages:
 1. Company checks
This is regarded as a health and safety inspection and done by regional competent authorities in the 16 different states (Länder) who are conducting the company checks. It differs in the different states how many competent authorities there is. Could be up to 44 in one state(for example one per county).
 2. Roadside checks
*Conducted by BAG (Federal controlling agency, and sanction agency in case of foreign drivers, sanction procedures against domestic drivers are done by the regional authorities)
The regional police (in the 16 states) conduct roadside checks as well (if domestic driver, they send a report regarding fine to the state ministry for social affairs for sanction procedure. If it is foreign drivers, they take a deposit and send the case to BAG)
Appr. 240 inspectors. Drive and resting times, technical verification, ADR and so on. 563.000 vehicles checked annually (176.000 checked regarding social legislation). 74.2 % of the infringements are against driving and resting times.*
2. What is your full-time equivalent (FTE) nationally to conduct the necessary company checks?
*Due to how the controls are organized it is hard to say. In one state, 29 FTE (Baden-Württemberg state) and in another 4,5 FTE (Rheinland-Pfalz state).
In the statistic to the commission it is reported that there are 2 452 inspectors able to perform both roadside and company checks.*
3. What are the general costs of this function?
*Hard to say due to the organization. An inspector from the BAG costs about €60-€70.000.
This is tax based.*
4. Are company checks conducted by:

1. Checks at the premises of undertakings?
In Rheinland-Pfalz state: They visit the company to request the documentation and data, and then the company hand over this to the competent authority and the check is performed at the competent authorities' premises. They announce to the company that they will visit, with a checklist of what they expect to receive.
2. Checks at the competent authorities' premises, on the basis of documents or data handed over by undertakings at the request of the said authorities?
3. A combination of the two above?
In Baden-Württemberg state: There is a combination depending on the competent authority and the company inspected. Some visit the company and collect data, some send a letter and request the data.
5. When do you perform a recheck at a company that has been sanctioned in a previous company check?
It depends. Since the checks are regional, or even local, the inspectors have good local knowledge and know which companies that should be visited more often. They also have a national risk rating system with four levels; red (return as soon as possible/at least once a year), yellow (will be visited when able to/desirable once a year), green (no need of a recheck or only in need of advice) and white (companies with no previous information, can be chosen randomly).
6. In company checks, how long is the controlled period?
Usually 3 months.
7. In company checks, is the company controlled in its whole, or can you select a part of the company to control?
*The company is always checked in its whole in Rheinland-Pfalz state.
In Baden-Württemberg state, a part can be checked (5-10 drivers), randomly. If the randomly selected part has committed VSI or such, the rest of the company can be checked.*
8. Is there a manual or the like of the national enforcement of the regulations that you can hand over to us? If there are different manuals regarding company control and roadside checks, we would like to take part of both.
There is some kind of guidelines on how to perform a check; they are

all in German. Gave a link to their sanction catalogue.

9. How many company checks are conducted annually?
In Rheinland-Pfalz state 153 checks last year. No national summary.
10. How long time does an average company check take to complete?
The official statistics says that the analysis of an average company check should take one hour. This is, of course, official statistics and does not reflect the actual time it takes to perform a check.
11. How many days worked by drivers do you calculate that you should control annually?
*Performed annually:
Roadside checks: 9.7 million working days (2013)
Company checks: 1.970.000 working days (2013)
In Baden-Württemberg state: 572.345 working days (286.168 in company checks)*
12. Is it the same enforcement officers that conduct company checks and roadside checks?
No.
13. What is the outcome of your performed company checks:
1. What is the average sanction of a company?
 1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the average fee/fine that has been imposed on companies?
Don't know.
 2. What is the most severe sanctions that you have imposed on companies?
 1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what are the highest fees/fines that have been imposed on companies?
One case comes to mind: €375.000 sanctioned and the case went to court. The company was judged insolvent and the court judged that the company owner was personally responsible for fines of €7.500.

Questions regarding sanctions in company checks regarding the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85.

14. Which types of sanction do you apply? For example; warning, sanctions fee, fines etc.
It depends on the infringement. See the catalogue handed over. Only MI can be sanctioned advice or warning.

Advice (If only a few MI).

Warning (If a company for example thinks it is exempted but is not).

Warning with a small fee (<€55).

Fine (always combined with a fee for conducting the control).

1. If you apply several types of sanctions, when do you apply the different types?
15. Which levels of sanction do you have for each type above?
€5 minimum.
See catalogue.
16. In a company check, do you sanction every single infringement, or do you make an overall assessment in order to decide a joint sanction for the entire control?
In a company check, for every single infringement.
In roadside checks a joint decision is made.
17. Do you impose the sanction in its whole for each infringement, even with repetitive infringements or do you have some kind of “discount system”?
The authority are permitted to decide which infringements that should be taken into account or not, due to proportionality. This is used if the fine in the end would be too large.
There is a kind of discount system in the catalogue, a calculation that for example if drivers break the same article in the same control there could be a discount for all following infringements of the same article.
18. Who is hold responsible of the infringements in a company checks?
For example; the corporate body, transport manager etc.
A person can be hold responsible if this person can be held responsible of the infringements, and the company itself can also be hold responsible, especially if no such person is found.
19. Is the company sanctioned in the same matter and with an equal sanction as a driver?
No, the company is sanctioned three times higher than the driver for a specific infringement.
20. Is there a limitation to how severe a sanction against a company can be?
For one infringement:
€15.000 for a company

€5.000 for a driver.

For the whole control there is no legislated limitation of the fine but there are a few judgments that have stopped at €50.000.

1. If that is the case, what is the most severe sanction that can be imposed on a company?

Withdrawal of the operating license is the most severe sanction.

21. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the highest fee/fine that can be imposed on a company?

1. How is this maximum level calculated?
2. In this calculation, do you take into account the company's turnover, profit or the like?

There is a calculation with regards to the financial situation of the fined person of how high the fine should be. This is stated in the legislation and the intention is to reduce the benefits totally so a driver or a company won't be able to make a profit of cheating.

The fine should be higher than the economic profit which the person who commits the infringements benefits by the infringement. The amount may be higher than the legislated €5.000/€15.000 and it is allowed by law.

The income of the person should be regarded as well.

This can be exemplified by overload: If a company performs three transports with overload, which would have taken five transports legally, the two transports reduced are considered as profit. In this case the profit for all five transports can be the amount of the fine.

22. How do you sanction Minor Infringements (MI) in company controls?

1. What type of sanction is imposed?
2. If there is only infringements of the category MI in the control:

1. Are these disregarded and the control closed without further action?

2. Does the total number of MI have an impact on the assessment? For example; is there a difference if a company has three MI or thirty MI?

If only a few MI, advice or warning can be given. 20, 30, 40 result in fines.

23. Do you have a system of sanctions with infringements that accumulates beyond the severities in the directive 2006/22/EC? For example; if there is a Very Serious Infringement (VSI) of too long daily driving, does the sanction increase, the larger the infringement is?

Yes.

1. If that is the case, how is this sanction calculated?

See the catalogue.

24. In case you are not able to conduct a company check due to negligence by the company to produce data, do you sanction this?

This is generally not a problem.

1. If so; how?

€750 per day, maximum €15.000. Then a recheck in a few months.

If a systematic fault, systematic controls can be done, which will cost the company a lot.

25. Will you adjust your sanction system regarding the Most Serious Infringements (MSI) when the Commission Regulation takes effect?

It is already implemented, see the catalogue.

1. If so; how?

Questions regarding the interpretation of the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85 when enforced in company checks

26. According to article 10.3 in the regulation (EC) No 561/2006 the company is responsible for the driver's infringements. Have you made this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1 and 2?

1. If so:

1. What is required to fulfill regarding the demands in paragraph 2?

2. In what matter is the company required to explain this?

If the company has done everything possible it cannot be held responsible for the infringements. The company must check the drivers driving and rest times.

27. How do you assess the company's responsibility defined in article 19 and 20 in the regulation (EC) No 561/2006 in relation to article 10.3 in the same regulation?

1. For example; Can a company be imposed a sanction in accordance with article 10.3 regarding an infringement that a driver have been sanctioned for before?

Yes.

2. If you have answered yes on the previous question, does this mean that article 19 is referring entirely to that a driver should not be able to receive two sanctions for the same infringement?

Yes.

28. When determine infringements, do you apply any general tolerance levels? For example; must a regulated limit (9 hour daily driving etc.) be exceeded with a certain amount of time or a percentage before it is considered an infringement?

It depends on the competent authority; they decide their own tolerances depending on the circumstances. This is decided from case to case.

29. According to your enforcement, how often can a company be hold responsible for infringements when:

1. A vehicle with a not properly inspected (first activation or within two years) tachograph is used:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
2. At one or several occasions during the controlled period?

Only controlled in the roadside check, not in company checks. The inspection of the tachograph is a part of the traffic law and is fined in accordance with that.

2. A vehicle with a non-functional tachograph is used:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?

One infringement per 24 hour period.

2. At one or several occasions during the controlled period?

3. A vehicle is driven without a driver card inserted:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?

One infringement per 24 hour period.

2. At one or several occasions during the controlled period?
30. According to your enforcement, can a company be hold responsible for infringements when:
1. A company has downloaded all relevant data from the vehicle unit but not within the legislated 90 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per vehicle and controlled period?
 2. One infringement per vehicle and 90-days period?
 3. One infringement per vehicle and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
In roadside checks: This is considered a breach of 3821/85, not using the tachograph properly, and is limited to a fine of €1.000 for the driver.
In company checks, this is evaluated from case to case, which sanction should be imposed.
 2. A company has downloaded all relevant data from the driver card but not within the legislated 28 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per driver and controlled period?
 2. One infringement per driver and 28-days period?
 3. One infringement per driver and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
In roadside checks: This is considered a breach of 3821/85, not using the tachograph properly, and is limited to a fine of €1.000 for the driver.
In company check, this is evaluated from case to case, which sanction should be imposed.
31. How do you interpret the definition of “carriage by road” found in article 4 (a) in the regulation (EC) No 561/2006?
1. According to you interpretation, when do you consider a “carriage by road” to start and to end?
 1. Does it matter where and/or by whom the vehicle is driven?
Yes, if there are employees who only load and unload, and therefore only drive within a closed off area this person is not considered to work in scope.
If there is reason to investigate this, the length of the driving time is considered in this (2-3 minutes are

OK, up to 15 minutes only in very large companies), and which company that is being checked (due to local knowledge mentioned above).

32. According to your enforcement, when a driver or a company claims to be out of scope in accordance with article 3 or 13 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate this? In that case, what kind of documentation?

No national legislation regarding this.

1. If not, how do you determine this in company controls?

The company has to make it believable that they are exempted. For example, request the contract to remove snow, the working times of the drivers that have removed the snow, and so on.

This is a problem in Germany in the same way as in Sweden; how does this impact the working time; how will the competent authority prove that an exemption is not valid; and so on.

33. According to your enforcement, when a driver or a company claims an exception from the rules in accordance with article 9.1 or 12 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate the usage of the ferry/train exception in accordance with article 9.1?

No, this is not implemented in national legislation.

1. If so, what kind of documentation?

If it is believable, for example a trip from Germany to Sweden, they accept the ferry exception.

If there is no country stated in the example above, the company has to show a ticket, invoice or something.

If the driver hasn't used the ferry function in the tachograph the company has to point out that the ferry exception has been used and then it is assessed in the same way as in the example above.

2. What kind of indication of the reason for exception do you demand to validate exception in accordance with article 12?

*It must be an **unexpected** event. Rare cases. Commission
Guidance Note 1.*

Other issues regarding the transport sector

34. What is the average monthly salary after taxes for a driver?

€1.300 – €1.600.

Foreign drivers as low as €600 – €1.000.

Minimum wage from next year €8.50/h before taxes.

35. What is the average company turnover in the transport sector?

Don't know.

Questionnaire – Romania – the 27th of January

Questions regarding your organization and results of controlling the compliance with the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85

1. How are you organized on a national level? Which competent authorities manages:
 1. Company checks
 - *ISCTR (State Inspectorate for Road Transport Control) under the Ministry of Transport. ISCTR is organized in 8 territorial inspectorates, each covering several counties of Romania.*
 - *Labor Inspectorate under the Ministry of Labor, Family, Social Protection and Elderly.*
 - ISCTR is the national coordinator and both organizations may conduct controls on their own or together.*
 2. Roadside checks
 - *ISCTR is the permanent technically specialized body providing inspection at national level and the monitoring of the compliance with the national and international regulations in road transport.*
 - *Traffic Police under the authority of Ministry of the Internal Affairs. Traffic Police organizes and coordinates, in collaboration with the Ministry of Transport the roadside checks on the legality of the goods and transport activities carried out (e.g. driving times, rest periods and tachographs); organizes and coordinates, in collaboration with representatives of the Ministry of Transport the roadside check of the technical roadworthiness of the vehicles, in order to prevent accidents caused by the vehicles circulating with technical deficiencies.*
2. What is your full-time equivalent (FTE) nationally to conduct the necessary company checks?
320, both kinds of control.
3. What are the general costs of this function?
Financed by part of the fines. Some from the transport license authority (Romanian Road Authority).
4. Are company checks conducted by:
 1. Checks at the premises of undertakings?
 2. Checks at the competent authorities' premises, on the basis of documents or data handed over by undertakings at the request of the said authorities?

3. A combination of the two above?
Usually the check is performed at the premises of the undertaking. Rarely, only for specific checks, the representative is invited at the inspectorate with documents. They take data to the inspectorate in most cases.

5. When do you perform a recheck at a company that has been sanctioned in a previous company check?
It depends on the past behavior of the undertaking, on the behavior of the undertaking in road traffic, on the information received from other European inspectorates or competent authorities, on the calculated risk level of the company, etc. The period of a recheck ranges between 30 days and 2 years.

6. In company checks, how long is the controlled period?
Generally it is 28 days, and infringements older than 6 months cannot be fined.

7. In company checks, is the company controlled in its whole, or can you select a part of the company to control?
In Romania both the company checks in its whole and targeted checks for a specific issue are used. Usually the targeted check is repeated in order to verify whether the non-compliances with the legislation detected at the previous check have been eliminated. The company is checked depending on the type of control: targeted (e.g. in case the company was previously sanctioned for infringements included in Annex IV of Regulation (CE)1071/2009) or general(e.g. planned control, information regarding infringements committed by certain transport operators).

8. Is there a manual or the like of the national enforcement of the regulations that you can hand over to us? If there are different manuals regarding company control and roadside checks, we would like to take part of both.
There is a general procedure regarding the premises check methods, a general procedure regarding the roadside checks, a specific procedure for driving and resting time legislation, a specific procedure regarding the sanctions, etc. The procedures are guiding the inspectors for any situation that can occur during a roadside check or a check at the premises; the procedures include templates, links to the legislation, and links to other procedures.

9. How many company checks are conducted annually?
According to the national legislation G.O. 37/ 2007 "there shall be

checked on road at least 15 % of the total of the drivers` working days verified annually out of which at least 25 % of the above mentioned must be checked at the premises of the transport undertaking. Starting with 2008, at least 30 % of the total number of the drivers` working days verified annually out of which at least 50 % shall be verified at the premises of the transport undertakings." There is a database of all drivers in Romania, on which the numbers are calculated.

10. How long time does an average company check take to complete?
*For a company with 10 vehicles and 15 drivers, it takes an average of 6 hours to check all documents at the premises, and another day or two, to check the drivers activity with our software (less if he has a driver card).
This is the time at the premises, since they know which drivers and vehicles the company has, the control time can be shortened.
After that the check at the inspectorate is conducted, approximately 5 minutes per chart/working day.*
11. How many days worked by drivers do you calculate that you should control annually?
*The minimum number of driver working days to be checked (3%) in 2012 was 999.655.
The total number of working days checked in 2012 = 1.669.149.
a) Days checked at the roadside by ISCTR enforcers = 1.342.380.
b) Days checked at the premises of undertaking by ISCTR enforcers = 326.769.*
12. Is it the same enforcement officers that conduct company checks and roadside checks?
Yes.
13. What is the outcome of your performed company checks:
1. What is the average sanction of a company?
1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the average fee/fine that has been imposed on companies?
The average fine imposed on companies is 4000 €. According to our legislation the sanctions are administrative fines (they are not criminalized) that can be accompanied by other administrative sanctions e.g. immobilization, suspension of license, withdrawal of license or loss of the good repute.

2. What are the most severe sanctions that you have imposed on companies?

Taking into account the most serious infringements from Annex IV of Regulation 1071/2009, the good repute may be lost if the risk level of the company is the highest one. The risk rate is also the instrument to establish the frequency of the checks at the premises sets targets for the roadside checks and accurately reflects the degree of improvement of the companies' behavior.

1. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what are the highest fees/fines that have been imposed on companies?

The biggest fine imposed on a company is 8000 €. According to our legislation, during a check, the fines are cumulated and the maximum fine cannot be more than double of the most serious one.

Questions regarding sanctions in company checks regarding the regulations (EC) 561/2006 and (EEC) No 3821/85.

14. Which types of sanction do you apply? For example; warning, sanctions fee, fines etc.

According to our legislation the sanctions are administrative fines that can be accompanied by other administrative sanctions e.g. immobilization, suspension of licence, withdrawal of licence or loss of the good repute.

1. If you apply several types of sanctions, when do you apply the different types?

The legislation sets what types of sanctions should be imposed for any situation that can occur.

15. Which levels of sanction do you have for each type above?

The national legislation according to European regulatory framework, divides the sanctions into 3 levels according to the seriousness of infringements. These are classified as following: very serious infringements, serious infringements and minor infringements.

16. In a company check, do you sanction every single infringement, or do you make an overall assessment in order to decide a joint sanction for the entire control?

The national legislation foresees "(1) If the same person has committed more offences, the penalty is applied for each offence. (2)

When the offences were found in the same finding report, the sanctions are cumulated without exceeding more than the double of the value of the maximum fine set for the most serious offence or, as appropriate, the general maximum value established in GO no. 2/2002 on the legal regime of infringements, as amended, for the provision of a service activity for the community. (3) In case the offence involves several persons, the penalty will apply to each of them separately.”

This results in that a small company gets the same fine as a large company due to the threshold. This is a problem and is looked at.

17. Do you impose the sanction in its whole for each infringement, even with repetitive infringements or do you have some kind of “discount system”?

Yes, we apply the sanctions for each infringement even if repetitive. In accordance with the national legislation, in case the fine is paid within 48 hours then the fine is reduced to half.

This discount can also be used even when appealing to the court (must be done within 15 days from the decision, and the judgment must be taken within 30 days), but then the fine must be paid within 48 hours, so the company cannot wait until the court make its judgment if it want to use the discount. About 30 percent of the companies appeal, and the directorate win in 95 percent of the cases.

18. Who is hold responsible of the infringements in a company checks? For example; the corporate body, transport manager etc.

In Romania, the legislation follows the agent relationship principle which is also foreseen by regulation 561, so the company is to be held liable in any situation when the driver is under the authority of the company. The driver is liable for the infringements that are out of scope of the agent relationship principle. For example when the driver incorrectly fills in the sheet he is liable. When the driver exceeds the driving time, this situation is within the scope of the agent relationship principle, so the company is held liable.

Either the driver or the company is hold responsible for specific types of infringements, but both can be sanctioned for the same type of infringement in some cases, for example if a driver exceeds the daily driving time while not driving for a company.

There will be a change in the legislation regarding for example manipulation. Today it is the driver that is held responsible but this will be changed so the company will be held responsible.

19. Is the company sanctioned in the same matter and with an equal sanction as a driver?

Yes, if the seriousness of the infringement is the same, then the driver pays the same fine as the company pays.

20. Is there a limitation to how severe a sanction against a company can be?

1. If that is the case, what is the most severe sanction that can be imposed on a company?

The sanctions are cumulated without exceeding more than the double of the value of the maximum fine set for the most serious offence. Additionally the company can lose the good repute and as a consequence which means the company transport license can be withdrawn, if the offences detected are included in annex IV of Regulation no. 1071.

21. If your system of sanctions includes administrative fees or fines, what is the highest fee/fine that can be imposed on a company?

The biggest fine imposed on a company is 8000 €.

According to Ordinance no. 37/2007, the offences are sanctioned depending on their seriousness (Minor, Serious, Very serious). The minimum fine is 1500 lei (330 €) and maximum fine is 16.000 lei (3550€).

Minor: €330 - €800

Serious: €800 - €1200

Very serious: €1000 - €4000

1. How is this maximum level calculated?

The sanctions are cumulated without exceeding more than the double of the value of the maximum fine set for the most serious offence.

2. In this calculation, do you take into account the company's turnover, profit or the like?

No, however we should take it into account.

The company can claim to be insolvent in the court.

22. How do you sanction Minor Infringements (MI) in company controls?

1. What type of sanction is imposed?

Usually the minor infringements are sanctioned with fines. In some circumstances when the infringement is at the limit of the law the control can be concluded without any further action.

2. If there is only infringements of the category MI in the control:
 1. Are these disregarded and the control closed without further action?
Usually the minor infringements are sanctioned with fines. In some circumstances when the infringement is at the limit of the law the control can be concluded without any further action.
 2. Does the total number of MI have an impact on the assessment? For example; is there a difference if a company has three MI or thirty MI?
The MI offences are also included in the determination of the risk level of the companies; as a consequence the risk level of a company which has committed three MI is lower than the risk level of a company which has committed thirty MI. The risk rating system is from Euro Control Route, with three levels over three years.
23. Do you have a system of sanctions with infringements that accumulates beyond the severities in the directive 2006/22/EC? For example; if there is a Very Serious Infringement (VSI) of too long daily driving, does the sanction increase, the larger the infringement is?
No.
 1. If that is the case, how is this sanction calculated?
24. In case you are not able to conduct a company check due to negligence by the company to produce data, do you sanction this?
 1. If so; how?
Yes, the transport operator is sanctioned with fine for not holding the data. The offence is a very serious one. €1000-€4000, this will be changed in two weeks. It is common in Romania in the same way as in Sweden, it is cheaper to not produce data. In the risk rating system it is implemented by one VSI per driver.
25. Will you adjust your sanction system regarding the Most Serious Infringements (MSI) when the Commission Regulation takes effect?
 1. If so; how?
Yes. The section related to sanctions in the national

legislation will be readjusted accordingly, but the mechanism will remain the same.

Questions regarding the interpretation of the regulations (EC) No 561/2006 and (EEC) No 3821/85 when enforced in company checks

26. According to article 10.3 in the regulation (EC) No 561/2006 the company is responsible for the driver's infringements. Have you made this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1 and 2?

1. If so:

1. What is required to fulfill regarding the demands in paragraph 2?
2. In what matter is the company required to explain this?

Romanian legislation is very precise regarding this matter. Previously in the current document we have explained how the agent relationship principle works. The Romanian legislation gives to the company the possibility to present its case before a court of law and let the court decide whether the liability can be passed to the drivers, whenever it may be considered that the driver is the sole responsible for a specific offence.

27. How do you assess the company's responsibility defined in article 19 and 20 in the regulation (EC) No 561/2006 in relation to article 10.3 in the same regulation?

1. For example; Can a company be imposed a sanction in accordance with article 10.3 regarding an infringement that a driver have been sanctioned for before?

If the driver has been fined abroad, the company cannot be fined if they can produce the roadside checkform. The initial responsibility is the company.

2. If you have answered yes on the previous question, does this mean that article 19 is referring entirely to that a driver should not be able to receive two sanctions for the same infringement?

Yes.

28. When determine infringements, do you apply any general tolerance levels? For example; must a regulated limit (9 hour daily driving etc.) be exceeded with a certain amount of time or a percentage before it is considered an infringement?

Yes, in case where the daily driving period is exceeded insignificantly. It is possible to apply a tolerance level for a certain period of time before it is considered an infringement but only for the minor infringements. 5-10 minutes once in a month it can be disregarded. If it is systematic it is sanctioned. It depends from case to case.

29. According to your enforcement, how often can a company be hold responsible for infringements when:

1. A vehicle with a not properly inspected (first activation or within two years) tachograph is used:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
2. At one or several occasions during the controlled period?

According to the Romanian legislation the infringement has to be fixed immediately after it is detected. At the next check point if the infringement is still in place another sanction will be imposed. The offence is continuous so it is one offence per control. If a new control is conducted and the offence still stands it is a new offence.

2. A vehicle with a non-functional tachograph is used:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
2. At one or several occasions during the controlled period?

The European legislation sets how many days a vehicle can be used without a non-functional tachograph. The offence is continuous so it is one offence per control. If a new control is conducted and the offence still stands it is a new offence.

3. A vehicle is driven without a driver card inserted:

1. At one or several occasions during one day (00:00-24:00)?
2. At one or several occasions during the controlled period?

The Romanian legislation is also helping us with another provision. We have defined the expression of continuous infringement. As long as an infringement

is not interrupted we deal with one infringement. The continuous infringements are treated more severely according to our legislation.

It is a continuous offence until a driver card is used, and if it is driven without a card after that it is another offence.

30. According to your enforcement, can a company be hold responsible for infringements when:

1. A company has downloaded all relevant data from the vehicle unit but not within the legislated 90 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per vehicle and controlled period?
 2. One infringement per vehicle and 90-days period?
 3. One infringement per vehicle and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
One infringement per all vehicles and controlled period in case the infringement is not interrupted. The offence is continuous so it is one offence per control. If a new control is conducted and the offence still stands it is a new offence.

2. A company has downloaded all relevant data from the driver card but not within the legislated 28 days? If that is the case, how do you enforce this:
 1. One infringement per driver and controlled period?
 2. One infringement per driver and 28-days period?
 3. One infringement per driver and each day with too late downloaded data?
 4. If none of the above, how do you enforce this?
It depends on how the sanction for this infringement is defined in the national legislation. According to our national legislation, one infringement per all drivers and controlled period. The offence is continuous so it is one offence per control. If a new control is conducted and the offence still stands it is a new offence.

31. How do you interpret the definition of “carriage by road” found in article 4 (a) in the regulation (EC) No 561/2006?

1. According to you interpretation, when do you consider a “carriage by road” to start and to end?
“Carriage by road” – movement of the people or goods by

road vehicle or with a combination of vehicles on a road open to public traffic, even if those vehicles are, in a certain portion of the journey, in turn transported to or from other vehicles or if vehicles travelling unladen. Loading / unloading and preparing / distributing documents accompanying transport, conducted or supervised by the driver of the vehicle or joint vehicles on the road, are part of the road; A carriage by road starts when the vehicle is moved loaded or unloaded with the intention of transport and it ends when the vehicle is stopped at the end of a journey. Shunting personal and the like is out of scope.

1. Does it matter where and/or by whom the vehicle is driven?

Yes, the vehicle must be driven by a driver who is employed by the undertaking. Shunting personal and the like is out of scope.

32. According to your enforcement, when a driver or a company claims to be out of scope in accordance with article 3 or 13 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate this? In that case, what kind of documentation?

Anything should be proved with documents.

If no documents, no offence. The inspectorate has to prove that it is in scope.

1. If not, how do you determine this in company controls?

By presenting the relevant transport documents and contracts.

33. According to your enforcement, when a driver or a company claims an exception from the rules in accordance with article 9.1 or 12 in the regulation (EC) No 561/2006:

1. Have you implemented in your national legislation any demand of documentation to validate the usage of the ferry/train exception in accordance with article 9.1?

1. If so, what kind of documentation?

Any proof is good, but there should be proof.

2. What kind of indication of the reason for exception do you demand to validate exception in accordance with article 12?

The national legislation provides support, together with the guidance notes issued by the Commission. According to our legislation we should impose the sanction but only a court of law is able to decide whether the exception can be claimed and whether or not the fine report may be cancelled.

Other issues regarding the transport sector

34. What is the average monthly salary after taxes for a driver?

A truck driver who carries out road haulage activities receives an average monthly salary of approximately 1.200 lei (i.e. €300), to which a daily allowance is added. The daily allowance for internal routes is of 25 lei (approximately €5), and the one for external routes is of €35.

35. What is the average company turnover in the transport sector?