

Förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider

Delrapport 2 i regeringsuppdrag N2015/06815/MRT



Innehåll

SAMMANFATTNING	4
FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	5
Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.	5
1 INLEDNING	21
1.1 Bakgrund.....	21
1.2 Kritik mot det befintliga systemet.....	21
1.3 Hur arbetet har bedrivits	22
1.4 Disposition	22
1.5 Avgränsningar.....	23
2 FÖRSLAG.....	25
2.1 Ändring av sanktionsavgifterna.....	25
2.1.1 Sänkta och höjda sanktionsavgifter.....	25
2.1.2 Gradvis ökande sanktionsavgift	29
2.1.3 Sanktionsavgift när företagskontroll inte kunnat genomföras ..	34
2.1.4 Ändrade max- och takbelopp	35
2.2 Utökad möjlighet att sätta ned eller efterge avgift	38
2.3 Ändrade sanktionsavgifter för förare när överträdelse begåtts i utlandet	42
3 KONSEKVENSER	44
3.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?	44
3.2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?	45
3.3 Vad ska uppnås?	45
3.4 Vilka möjliga lösningar finns?	46
3.4.1 Alternativ som inte innebär reglering.....	46
3.4.2 Regleringsalternativ.....	47
3.5 Samhällsekonomisk analys, alternativ 1–6.....	51
3.5.1 Konsumenter	53
3.5.2 Statens finanser.....	53
3.5.3 Samhället i övrigt.....	54
3.5.4 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning.....	54
3.6 Fördelningsanalys.....	55
3.7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	55
3.8 Vad är förslaget?	55
3.9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa.....	56
4 FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	57

4.1	Förslaget till ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.	57
4.1.1	9 kap. 7 §.....	57
4.1.2	9 kap. 11 §.....	57
4.1.3	10 kap. 3 §.....	57
4.1.4	Bilagan.....	57
BILAGA: BERÄKNINGAR		58
	Beräkningar för avsnitt 2.1.1	58
	Beräkningar för avsnitt 2.1.2	60
	Beräkningar för avsnitt 2.1.4	62
	Beräkningar för avsnitt 3	64

Sammanfattning

I delredovisningen av regeringsuppdraget i mars 2016¹ drog vi slutsatsen att generella toleranser vad gäller kör- och vilotider inte är förenliga med EU-bestämmelserna, och att det heller inte är lämpligt att på nationell nivå skapa nya gränser för hur mycket en förare får köra eller ska vila. Vi har därefter utrett hur ett mer ändamålsenligt sanktionssystem kan utformas och lämnar följande förslag:

Sanktionsavgiften för allvarlighetsgraden mindre överträdelse (MÖ) sänks från 1 000 till 500 kronor. Avgiften för allvarlig överträdelse (AÖ) sänks från 2 000 till 1 000 kronor. Inom allvarlighetsgraden mycket allvarlig överträdelse (MAÖ) ändras avgiften så att den, beroende på vilken överträdelsetyp det är fråga om, kan variera mellan 2 000 och 20 000 kronor. För synnerligen allvarlig överträdelse (SAÖ) kan avgiften, beroende på typ av överträdelse, vara 8 000 eller 20 000 kronor.

Avgifterna för vissa av de mycket allvarliga och synnerligen allvarliga överträdelserna ökar successivt beroende på hur mycket regeln har överträts.

Vid varje tillfälle som en företagskontroll inte kan genomföras på grund av att företaget inte skickar in material ökar sanktionsavgiften med ytterligare 20 000 kronor per fordon inom en treårsperiod. Sanktionsavgiften begränsas i dessa fall inte av maxbeloppet, utan endast av takbeloppet.

Det högsta sammanlagda sanktionsbeloppet som får beslutas vid flera överträdelser (takbeloppet) höjs från 200 000 till 800 000 kronor. Den ytterligare begränsning för hur hög sammanlagd sanktionsavgift som kan tas ut sänks från nuvarande tio procent av årsomsättningen till en procent av årsomsättningen (maxbeloppet).

Möjligheterna att befria från avgift när det skulle vara oskäligt att ta ut avgiften utökas genom att det särskilt ska beaktas om överträdelsen saknar betydelse ur kontrollsynpunkt eller med hänsyn till syftet med bestämmelsen.

Sanktionsavgifterna för förare gällande sådana överträdelser som begåtts i utlandet men uppmärksammats vid kontroll i Sverige anpassas så att de stämmer överens med den kategorisering av överträdelsernas allvarlighetsgrad som har bestämts på gemenskapsnivå, och med de böter som kan utfärdas för samma typ av överträdelse om den begåtts i Sverige.

¹ Delredovisning 2016-03-09 av regeringsuppdrag N2015/06815/MRT

Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 7 och 11 §§, 10 kap. 3 § samt bilagan till förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt Transportstyrelsens förslag i framställan den 21 september 2016 *Föreslagen lydelse*

9 kap.

7 §

Sanktionsavgift ska påföras det transportföretag som bryter mot

1. artikel 10.1, 10.2 eller 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006,
2. artikel 33.2 i förordning (EU) nr 165/2014,
3. 6 kap. 2 §,
4. 5 kap. 5 §, eller
5. 5 kap. 7 § i fråga om företagskort.

Sanktionsavgift enligt första stycket 2 eller 3 och avsnitt 3 i bilagan ska påföras bara om kontrollmyndigheten inte har fått del av efterfrågade uppgifter i sådan grad, eller om uppgifterna har varit så bristfälliga att en företagskontroll inte har kunnat genomföras. I fråga om den totala avgiftens storlek för överträdelsen ska 10 kap. 3 § andra stycket 2 och tredje stycket tillämpas.

Sanktionsavgift enligt första stycket 2 eller 3 och avsnitt 2 i bilagan ska påföras bara om kontrollmyndigheten inte har fått del av efterfrågade uppgifter i sådan grad, eller om uppgifterna har varit så bristfälliga att en företagskontroll inte har kunnat genomföras. I fråga om den totala avgiftens storlek för överträdelsen ska 10 kap. 3 § andra stycket 2 och tredje stycket tillämpas.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*11² §

Den avgiftsskyldige ska helt eller delvis befrias från sanktionsavgift om det skulle vara oskäligt att ta ut avgiften med fullt belopp. Vid prövningen av denna fråga ska det särskilt beaktas

1. om överträdelsen har berott på sjukdom som medfört att den avgiftsskyldige inte förmått att på egen hand göra det som ålegat honom eller henne och inte heller förmått att uppdra åt någon annan att göra det,

2. om överträdelsen annars berott på en omständighet som den avgiftsskyldige varken kunnat eller bort förutse och inte heller kunnat påverka, *eller*

3. vad den avgiftsskyldige gjort för att undvika att en överträdelse skulle inträffa.

2. om överträdelsen annars berott på en omständighet som den avgiftsskyldige varken kunnat eller bort förutse och inte heller kunnat påverka,

3. vad den avgiftsskyldige gjort för att undvika att en överträdelse skulle inträffa, *eller*

4. om överträdelsen saknar betydelse i kontrollhänseende eller är obetydlig med hänsyn till syftet med den bestämmelse som har överträtts.

10 kap.3§³

Sanktionsavgift enligt 9 kap. 6–9 §§ ska påföras med de belopp som anges i bilagan till denna förordning.

Om sanktionsavgift ska beslutas gemensamt för flera överträdelser, får det sammanlagda beloppet uppgå till högst

1. tiotusen kronor för en förare, och
2. tvåhundra tusen kronor för en näringsidkare eller ett transport-

Sanktionsavgift enligt 9 kap. 6–9 §§ ska påföras med de belopp som anges i bilagan till denna förordning. *Avgiften för en enskild överträdelse enligt 9 kap. 9 § får dock inte överstiga 4 000 kronor.*

Om sanktionsavgift ska beslutas gemensamt för flera överträdelser, får det sammanlagda beloppet uppgå till högst

1. tiotusen kronor för en förare, och
2. åttahundra tusen kronor för en näringsidkare eller ett transport-

² Senaste lydelse SFS 2010:1620

³ Senaste lydelse SFS 2016:1106

företag.

Sanktionsavgift enligt andra stycket 2 får inte överstiga *tio* procent av näringsidkarens eller transportföretagets årsomsättning. Årsomsättningen ska avse omsättningen närmast föregående räkenskapsår. Om överträdelsen har skett under det första verksamhetsåret eller om uppgifter om årsomsättning annars saknas eller är bristfälliga, får årsomsättningen uppskattas.

företag.

Sanktionsavgift enligt andra stycket 2 *och som inte avser överträdelser enligt avsnitt 2 i bilagan* får inte överstiga *en* procent av näringsidkarens eller transportföretagets årsomsättning. Årsomsättningen ska avse omsättningen närmast föregående räkenskapsår. Om överträdelsen har skett under det första verksamhetsåret eller om uppgifter om årsomsättning annars saknas eller är bristfälliga, får årsomsättningen uppskattas.

-
1. Denna förordning träder i kraft den xx.
 2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelser som ägt rum före den xx

Lydelse enligt Transportstyrelsens förslag i framställan den 21 september 2016

Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 6–9 §§
Bilaga
1. Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 6–8 §§
Grupper av överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006⁴

Nr	RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	ALLVARLIGHETSGRAD (*)			
			SAÖ	MAÖ	AÖ	MÖ
A	Besättning					
A1	Artikel 5.1	Lägsta ålder för konduktörer respekteras inte			2 000	
B	Körtider					
B1	Artikel 6.1	Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs, om en förlängning till 10 timmar inte medgetts	9 tim < ... > 10 tim			1 000
B2			10 tim ≤ ... < 11 tim		2 000	
B3			11 tim ≤ ...		4 000	
B4		Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller utan viloperiod om minst 4,5 timmar	13 tim 30 min ≤ ... och ingen rast/vila	8 000		
B5		Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs, om förlängning medgetts	10 tim < ... < 11 tim			1 000
B6			11 tim ≤ ... < 12 tim		2 000	
B7			12 tim ≤ ...		4 000	
B8		Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller viloperiod om minst 4,5 timmar	15 tim ≤ ... och ingen rast/vila	8 000		
B9	Artikel 6.2	Körtiden under en vecka överstigs	56 < ... < 60 tim			1 000
B10			60 tim ≤ ... < 65 tim		2 000	
B11			65 tim ≤ ... < 70 tim		4 000	

⁴ Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

B12		Körtiden under en vecka överstigs med 25 % eller mer	$70 \text{ tim} \leq \dots$	8 000			
B13	Artikel 6.3	Den sammanlagda körtiden överstigs under två på varandra följande veckor	$90 \text{ tim} < \dots < 100 \text{ tim}$				1 000
B14			$100 \text{ tim} \leq \dots < 105 \text{ tim}$			2 000	
B15			$105 \text{ tim} \leq \dots < 112 \text{ tim } 30 \text{ min}$		4 000		
B16		Den sammanlagda körtiden överstigs med 25 % under två på varandra följande veckor	$112 \text{ tim } 30 \text{ min} \leq \dots$	8 000			
C	Raster						
C1	Artikel 7	Den oavbrutna körtiden på 4,5 timmar överstigs före rast	$4 \text{ tim } 30 \text{ min} < \dots < 5 \text{ tim}$				1 000
C2			$5 \text{ tim} \leq \dots < 6 \text{ tim}$			2 000	
C3			$6 \text{ tim} \leq \dots$		4 000		
D	Viloperioder						
D1	Artikel 8.2	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 11 timmar), om reducerad dygnsvila inte medgetts	$10 \text{ tim} \leq \dots < 11 \text{ tim}$				1 000
D2			$8 \text{ tim } 30 \text{ min} \leq \dots < 10 \text{ tim}$			2 000	
D3			$\dots < 8 \text{ tim } 30 \text{ min}$		4 000		
D4		Otillräcklig reducerad dygnsvila (mindre än 9 timmar) om reducerad dygnsvila medgetts	$8 \text{ tim} \leq \dots < 9 \text{ tim}$				1 000
D5			$7 \text{ tim} \leq \dots < 8 \text{ tim}$			2 000	
D6			$\dots < 7 \text{ tim}$		4 000		
D7		Otillräcklig uppdelning av dygnsvilan (mindre än 3 + 9 timmar)	$3 \text{ tim} + [8 \text{ tim} \leq \dots < 9 \text{ tim}]$				1 000
D8			$3 \text{ tim} + [7 \text{ tim} \leq \dots < 8 \text{ tim}]$			2 000	
D9			$3 \text{ tim} + [\dots < 7 \text{ tim}]$		4 000		
D10	Artikel 8.5	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 9 timmar) vid multibemannning	$8 \text{ tim} \leq \dots < 9 \text{ tim}$				1 000
D11			$7 \text{ tim} \leq \dots < 8 \text{ tim}$			2 000	
D12			$\dots < 7 \text{ tim}$		4 000		
D13	Artikel 8.6	Otillräcklig reducerad veckovila (mindre än 24 timmar)	$22 \text{ tim} \leq \dots < 24 \text{ tim}$				1 000
D14			$20 \text{ tim} \leq \dots < 22 \text{ tim}$			2 000	

D15			... < 20 tim		4 000		
D16		Otillräcklig veckovila (mindre än 45 timmar), om reducerad veckovila inte medgetts	42 tim ≤ ... < 45 tim				1 000
D17			36 tim ≤ ... < 42 tim			2 000	
D18			... < 36 tim		4 000		
D19		Som inleds senare än sex på varandra följande 24-timmarsperioder efter föregående veckovila	... < 3 tim				1 000
D20			3 tim ≤ ... < 12 tim			2 000	
D21			12 tim ≤ ...		4 000		
E	Undantaget avseende 12 dagar						
E1	Artikel 8.6 a)	Som inleds senare än tolv på varandra följande 24-timmarsperioder efter föregående normala veckovila	... < 3 tim				1 000
E2			3 tim ≤ ... < 12 tim			2 000	
E3			12 tim ≤ ...		4 000		
E4	Artikel 8.6 a)	Veckovila som tas ut efter tolv på varandra följande 24-timmarsperioder	65 tim < ... ≤ 67 tim			2 000	
E5	b ii		... ≤ 65 tim		4 000		
E6	Artikel 8.6 a)	Körtid, under perioden 22.00–06.00, på mer än tre timmar före rasten, om fordonet inte har fler än en förare	3 tim < ... < 4,5 tim			2 000	
E7	d		4,5 tim ≤ ...		4 000		
F	Arbetsorganisation						
F1	Artikel 10.1	Samband mellan betalning och tillryggalagd sträcka eller transporterad godsmängd			4 000		
F2	Artikel 10.2	Ingen eller felaktig organisation av förarens arbete, inga eller felaktiga instruktioner till föraren, med resultatet att lagen inte kan följas			4 000		
F3	Artikel 10.4	Inte tillsett att avtalade transporttidsscheman är förenliga med förordning (EG) nr 561/2006			4 000		
(*) SAÖ = Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse.							

Grupper av överträdelser av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014⁵ (Färdskrivare)

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

Nr	RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	ALLVARLIGHETSGRAD (*)			
			SAÖ	MAÖ	AÖ	MÖ
G	Installation av färdskrivare					
G1	Artiklarna 3.1 och 22.2	Typgodkänd färdskrivare har inte installerats och använts (t.ex. färdskrivare har inte installerats av montörer, verkstäder eller fordonstillverkare som godkänts av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna, en färdskrivare används som inte försetts med nödvändig plombering eller fått plomberingen utbytt av en godkänd montör, verkstad eller fordonstillverkare eller en färdskrivare används utan installationsskylten)	8 000			
H	Användning av färdskrivare, ett förarkort eller diagramblad					
H1	Artikel 23.1	Använder en färdskrivare som inte har besiktigats av en godkänd verkstad		4 000		
H2	Artikel 27	Föraren innehar eller använder fler än ett eget förarkort		4 000		
H3		Föraren framför fordonet med ett förfalskat förarkort (betraktas som att framföra fordonet utan förarkort)	8 000			
H4		Föraren framför fordonet med ett förarkort som vederbörande inte är rättmätig innehavare av (betraktas som att framföra fordonet utan förarkort)	8 000			
H5		Föraren framför fordonet med ett förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter och/eller falska handlingar (betraktas som att framföra fordonet utan förarkort)	8 000			
H6	Artikel 32.1	Färdskrivaren fungerar inte korrekt (t.ex. på grund av bristfällig kontroll, kalibrering eller plombering)		4 000		
H7	Artikel 32.1 och 33.1	Färdskrivaren används på felaktigt sätt (t.ex. avsiktligt, frivilligt eller påtvingat missbruk, avsaknad av instruktioner om korrekt användning osv.)		4 000		
H10	Artikel 33.2	Företaget bevarar inte diagramblad, utskrifter och överförda uppgifter och sanktionsavgift enligt avsnitt 3 kan inte påföras		4 000		
H11		Registrerade och lagrade uppgifter ej tillgängliga i minst ett år och sanktionsavgift enligt avsnitt 3 kan inte påföras		4 000		
H12	Artikel 34.1	Felaktig användning av diagramblad eller förarkort		4 000		
H13		Otillåtet avlägsnande av diagramblad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter		4 000		
H14		Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, och försvunna uppgifter		4 000		

H15	Artikel 34.2	Användning av smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort med oläsliga uppgifter		4 000		
H16	Artikel 34.3	Ingen manuell inmatning trots att detta krävs		4 000		
H17	Artikel 34.4	Fel diagramblad eller förarkort i fel kortplats (multibemannning)			2 000	
H18	Artikel 34.5	Felaktig användning av reglagen		4 000		
I	Inlämning av uppgifter					
I1	Artikel 36	Vägran att kontrolleras		4 000		
I2		Kan inte uppvisa uppgifter från den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna		4 000		
I3		Kan inte uppvisa uppgifter om förarkort, om föraren innehar ett sådant		4 000		
I4		Kan inte uppvisa manuella uppgifter och utskrifter som gjorts under den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna		4 000		
I5		Kan inte uppvisa förarkort, om föraren innehar ett sådant		4 000		
J	Fungerar inte på fullgott sätt					
J1	Artiklarna 37.1 och 22.1	Färdskrivaren ej reparerad av en godkänd montör eller verkstad		4 000		
J2	Artikel 37.2	Föraren för inte in all information för de tidsperioder som inte längre registreras när färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt		4 000		
SAÖ = Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse.						

Överträdelser av denna förordning

Nr	RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	AVGIFT I KRONOR
L	Färdskrivarutrustning m.m.		
L1	5 kap. 6 §	Inte upprättat förteckning över innehavare av verkstadskort	4 000
L2		Tilldelat montör mer än ett verkstadskort	4 000
L3		Kortet har brukats av någon annan än den som antecknats i förteckningen	4 000
L4	5 kap. 7 § andra stycket	Inte anmält stulet eller förkommit företagskort eller verkstadskort till Transportstyrelsen	4 000

2. Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 9 §**Överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006**

RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	AVGIFT I KRONOR
Artikel 6	Inte iakttagit regler om körtid	4 000
Artikel 7	Inte iakttagit regler om raster	4 000
Artikel 8.2,8.5	Inte iakttagit regler om dygnsvila och annan viloperiod	4 000
Artikel 8.6	Inte iakttagit regler om veckovila	4 000
Artikel 8.6a första stycket	Otillräcklig veckovila vid uppskjuten veckovila	4 000

3. Sanktionsavgifter då företagskontroll inte har kunnat genomföras

RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	Avgift i kronor per fordon som används i transportverksamhet som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006
Artikel 33.2 i förordning (EU) nr 165/2014	Inte iakttagit regler om att bevara, överlämna eller uppvisa diagramblad, kopierade uppgifter eller utskrifter för behörig kontrolltjänsteman	20 000

Föreslagen lydelse
Bilaga
1. Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 6–9 §§
Grupper av överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006⁶

Nr	RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	ALLVARLIGHETSGRAD (*)			
			SAÖ	MAÖ	AÖ	MÖ
A	Besättning					
A1	Artikel 5.1	Lägsta ålder för konduktörer respekteras inte			2 000	
B	Körtider					
B1	Artikel 6.1	Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs, om en förlängning till 10 timmar inte medgetts	9 tim < ... > 10 tim			500
B2			10 tim ≤ ... < 11 tim			1 000
B3			11 tim ≤ ... < 12 tim <i>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 500 kr.</i>		4 000	
B4		Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller utan viloperiod om minst 4,5 timmar	13 tim 30 min ≤ ... < 14 tim 30 min och ingen rast/vila <i>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr.</i>	8 000		
B5		Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs, om förlängning medgetts	10 tim < ... < 11 tim			500
B6			11 tim ≤ ... < 12 tim			1 000
B7			12 tim ≤ ... < 13 tim <i>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar</i>		4 000	

⁶ Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

			<i>avgiften med 500 kr.</i>				
B8		Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs med 50 % eller mer utan rast eller viloperiod om minst 4,5 timmar	15 tim ≤ ... < 16 tim och ingen rast/vila <i>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr.</i>	8 000			
B9	Artikel 6.2	Körtiden under en vecka överstigs	56 < ... < 60 tim				500
B10			60 tim ≤ ... < 65 tim			1 000	
B11			65 tim ≤ ... < 70 tim		4 000		
B12		Körtiden under en vecka överstigs med 25 % eller mer	70 tim ≤ ... < 74 tim <i>För varje ytterligare påbörjad period om 4 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr.</i>	8 000			
B13	Artikel 6.3	Den sammanlagda körtiden överstigs under två på varandra följande veckor	90 tim < ... < 100 tim				500
B14			100 tim ≤ ... < 105 tim			1 000	
B15			105 tim ≤ ... < 112 tim 30 min		4 000		
B16		Den sammanlagda körtiden överstigs med 25 % under två på varandra följande veckor	112 tim 30 min ≤ 122 tim 30 min <i>För varje ytterligare påbörjad period om 10 tim som gränsen överskridits ökar avgiften med 1 000 kr.</i>	8 000			
C	Raster						
C1	Artikel 7	Den oavbrutna körtiden på 4,5 timmar överstigs före rast	4 tim 30 min < ... < 5 tim				500
C2			5 tim ≤ ... < 6 tim			1 000	
C3			6 tim ≤ ... < 6 tim 30 min <i>För varje ytterligare påbörjad period om 30 min som gränsen överskridits ökar avgiften med 500 kr.</i>		4 000		

D	Viloperioder						
D1	Artikel 8.2	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 11 timmar), om reducerad dygnsvila inte medgetts	10 tim ≤ ... < 11 tim				500
D2			8 tim 30 min ≤ ... < 10 tim			1 000	
D3			8 tim ≤ ... < 8 tim 30 min <i>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr</i>		4 000		
D4		Otillräcklig reducerad dygnsvila (mindre än 9 timmar) om reducerad dygnsvila medgetts	8 tim ≤ ... < 9 tim				500
D5			7 tim ≤ ... < 8 tim			1 000	
D6			6 tim ≤ ... < 7 tim <i>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr</i>		4 000		
D7		Otillräcklig uppdelning av dygnsvilan (mindre än 3 + 9 timmar)	3 tim + [8 tim ≤ ... < 9 tim]				500
D8			3 tim + [7 tim ≤ ... < 8 tim]			1 000	
D9			3 tim + [6 tim ≤ ... < 7 tim] <i>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr</i>		4 000		
D10	Artikel 8.5	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 9 timmar) vid multibemanning	8 tim ≤ ... < 9 tim				500
D11			7 tim ≤ ... < 8 tim			1 000	
D12			6 tim ≤ ... < 7 tim <i>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr</i>		4 000		
D13	Artikel 8.6	Otillräcklig reducerad veckovila (mindre än 24 timmar)	22 tim ≤ ... < 24 tim				500
D14			20 tim ≤ ... < 22 tim			1 000	
D15			18 tim ≤ ... < 20 tim <i>För varje ytterligare påbörjad period om</i>		4 000		

			<i>2 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr</i>				
D16		Otillräcklig veckovila (mindre än 45 timmar), om reducerad veckovila inte medgetts	42 tim ≤ ... < 45 tim				500
D17	36 tim ≤ ... < 42 tim				1 000		
D18	33 tim ≤ ... < 36 tim <i>För varje ytterligare påbörjad period om 3 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr</i>			4 000			
D19	Som inleds senare än sex på varandra följande 24-timmarsperioder efter föregående veckovila		... < 3 tim				500
D20			3 tim ≤ ... < 12 tim			1 000	
D21			12 tim ≤ ... < 15 tim <i>För varje ytterligare påbörjad period om 3 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr</i>		4 000		
E	Undantaget avseende 12 dagar						
E1	Artikel 8.6 a)	Som inleds senare än tolv på varandra följande 24-timmarsperioder efter föregående normala veckovila		... < 3 tim			500
E2				3 tim ≤ ... < 12 tim			1 000
E3				12 tim ≤ ... < 15 tim <i>För varje ytterligare påbörjad period om 3 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr</i>		4 000	
E4	Artikel 8.6 a) b ii	Veckovila som tas ut efter tolv på varandra följande 24-timmarsperioder		65 tim < ... ≤ 67 tim			1 000
E5				63 tim < ... ≤ 65 tim <i>För varje ytterligare påbörjad period om 2 tim som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr</i>		4 000	
E6	Artikel 8.6 a) d	Körtid, under perioden 22.00–06.00, på mer än tre timmar före rasten, om fordonet inte har fler än en förare		3 tim < ... < 4,5 tim			1 000
E7				4,5 tim < ... < 6 tim <i>För varje ytterligare påbörjad period om 1 tim 30 min som gränsen underskridits ökar avgiften med 500 kr</i>		4 000	

F	Arbetsorganisation					
F1	Artikel 10.1	Samband mellan betalning och tillryggalagd sträcka eller transporterad godsmängd		6 000		
F2	Artikel 10.2	Ingen eller felaktig organisation av förarens arbete, inga eller felaktiga instruktioner till föraren, med resultatet att lagen inte kan följas		6 000		
F3	Artikel 10.4	Inte tillsett att avtalade transporttidsscheman är förenliga med förordning (EG) nr 561/2006		6 000		
(*) SAÖ = Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse.						

Grupper av överträdelser av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014⁷ (Färdskrivare)

Nr	RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	ALLVARLIGHETSGRAD (*)			
			SAÖ	MAÖ	AÖ	MÖ
G	Installation av färdskrivare					
G1	Artiklarna 3.1 och 22.2	Tygodkänd färdskrivare har inte installerats och använts (t.ex. färdskrivare har inte installerats av montörer, verkstäder eller fordonstillverkare som godkänts av de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna, en färdskrivare används som inte försetts med nödvändig plombering eller fått plomberingen utbytt av en godkänd montör, verkstad eller fordonstillverkare eller en färdskrivare används utan installationsskylten)	20 000			
H	Användning av färdskrivare, ett förarkort eller diagramblad					
H1	Artikel 23.1	Använder en färdskrivare som inte har besiktigats av en godkänd verkstad		2 000		
H2	Artikel 27	Föraren innehar eller använder fler än ett eget förarkort		6 000		
H3		Föraren framför fordonet med ett förfalskat förarkort (betraktas som att framföra fordonet utan förarkort)	20 000			
H4		Föraren framför fordonet med ett förarkort som vederbörande inte är rättmätig innehavare av (betraktas som att framföra fordonet utan förarkort)	20 000			
H5		Föraren framför fordonet med ett förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter och/eller falska handlingar (betraktas som att framföra	8 000			

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

		fordonet utan förarkort)				
H6	Artikel 32.1	Färdskrivaren fungerar inte korrekt (t.ex. på grund av bristfällig kontroll, kalibrering eller plombering)		4 000		
H7	Artikel 32.1 och 33.1	Färdskrivaren används på felaktigt sätt (t.ex. avsiktligt, frivilligt eller påtvingat missbruk, avsaknad av instruktioner om korrekt användning osv.)		4 000		
H10	Artikel 33.2	Företaget bevarar inte diagramblad, utskrifter och överförda uppgifter och sanktionsavgift enligt avsnitt 2 kan inte påföras. <i>Uppgifter saknas för en förare eller delvis för ett fordon.</i> <i>Uppgifter saknas helt för ett fordon.</i>		6 000		
H11		Registrerade och lagrade uppgifter ej tillgängliga i minst ett år och sanktionsavgift enligt avsnitt 2 kan inte påföras. <i>Uppgifter saknas för en förare eller delvis för ett fordon.</i> <i>Uppgifter saknas helt för ett fordon.</i>		6 000		
H12	Artikel 34.1	Felaktig användning av diagramblad eller förarkort		4 000		
H13		Otillåtet avlägsnande av diagramblad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter		4 000		
H14		Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, och försvunna uppgifter		4 000		
H15	Artikel 34.2	Användning av smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort med oläsliga uppgifter		4 000		
H16	Artikel 34.3	Ingen manuell inmatning trots att detta krävs		2 000		
H17	Artikel 34.4	Fel diagramblad eller förarkort i fel kortplats (multibemannning)			1 000	
H18	Artikel 34.5	Felaktig användning av reglagen		2 000		
I	Inlämning av uppgifter					
I1	Artikel 36	Vägran att kontrolleras		4 000		
I2		Kan inte uppvisa uppgifter från den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna		4 000		
I3		Kan inte uppvisa uppgifter om förarkort, om föraren innehar ett sådant		4 000		
I4		Kan inte uppvisa manuella uppgifter och utskrifter som gjorts under den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna		4 000		
I5		Kan inte uppvisa förarkort, om föraren innehar ett sådant		4 000		
J	Fungerar inte på fullgott sätt					

J1	Artiklarna 37.1 och 22.1	Färdskrivaren ej reparerad av en godkänd montör eller verkstad		4 000		
J2	Artikel 37.2	Föraren för inte in all information för de tidsperioder som inte längre registreras när färdskrivaren inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt		4 000		
SAÖ = Synnerligen allvarlig överträdelse, MAÖ = Mycket allvarlig överträdelse, AÖ = Allvarlig överträdelse, MÖ = Mindre överträdelse.						

Överträdelser av denna förordning

Nr	RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	AVGIFT I KRONOR
L	Färdskrivarutrustning m.m.		
L1	5 kap. 6 §	Inte upprättat förteckning över innehavare av verkstadskort	4 000
L2		Tilldelat montör mer än ett verkstadskort	4 000
L3		Kortet har brukats av någon annan än den som antecknats i förteckningen	4 000
L4	5 kap. 7 § andra stycket	Inte anmält stulet eller förkommit företagskort eller verkstadskort till Transportstyrelsen	4 000

2. Sanktionsavgifter då företagskontroll inte har kunnat genomföras

RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	Avgift i kronor per fordon som används i transportverksamhet som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006
Artikel 33.2 i förordning (EU) nr 165/2014	Inte iakttagit regler om att bevara, överlämna eller uppvisa diagramblad, kopierade uppgifter eller utskrifter för behörig kontrolltjänsteman (<i>första tillfället</i>) <i>För varje ytterligare tillfälle, inom en tidsperiod på tre år från det att det första beslutet om sanktionsavgift vunnit laga kraft, då dessa regler inte iakttagits ökar avgiften per fordon med 20 000 kr.</i>	20 000

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I delredovisningen den 15 mars 2016 av det aktuella regeringsuppdraget N2015/06815/MRT redovisade Transportstyrelsen uppfattningen att det inte kunde införas generella toleranser vad gäller överträdelser av kör- och vilotidsbestämmelserna. Skälen för vårt ställningstagande var bland annat att generella toleranser vad gäller överträdelser av kör- och vilotider inte kan anses vara förenliga med EU-bestämmelserna. Ett införande av toleranser skulle dessutom försvåra harmoniseringen av regeltillämpningen i Europa eftersom överträdelserna och indelningen i allvarlighetsgrader är beslutade på EU-nivå genom förordning (EU) 2016/403⁸ (kategoriseringsförordningen).

Vi åtog oss i stället att till slutredovisningen av uppdraget utreda hur ett mer ändamålsenligt sanktionssystem kan se ut. Våra utgångspunkter har varit att eventuella förändringar inom sanktionssystemet ska bidra till en *ökad flexibilitet, proportionalitet* och en *hög regelefterlevnad*. Syftet har varit att föreslå ändring av förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (FKV) utifrån ett ändamålsenligare sanktionssystem.

1.2 Kritik mot det befintliga systemet

Transportstyrelsen har under en tid sett ett behov av förändringar i sanktionssystemet, vilket stärkts av den internationella jämförelse vi genomfört.⁹ I samma rapport har vi kommit fram till att bestämmelserna och tillämpningen kan slå oproportionerligt hårt mot mindre företag jämfört med större företag eftersom den avgift som maximalt kan tas ut (takbeloppet) är 200 000 kronor oavsett hur stort företaget är.

Vidare kan vissa typer av överträdelser, som inte nödvändigtvis har någon betydande effekt på vare sig regelefterlevnaden eller kontrollmöjligheten, förekomma i större mängd vid en kontroll. Eftersom en avgift tas ut för varje konstaterad överträdelse kan den sammanlagda sanktionsavgiften ändå bli hög och kanske nå ända upp till takbeloppet. Avgiften kan i dessa fall uppfattas vara oproportionerlig.

Enligt vår uppfattning finns det också vissa typer av grova överträdelser där den sanktionsavgift som kan komma i fråga är oproportionerligt låg. Det handlar då om sådana situationer där det är fråga om rent fusk för att

⁸ Kommissionens förordning (EU) 2016/403 av den 18 mars 2016 om komplettering av allvarliga överträdelser av unionens bestämmelser som kan leda till att vägtransportföretaget förlorar sitt goda anseende, och om ändring av bilaga III till Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/22/EG.

⁹ Utvärdering av kör- och vilotider – Tillämpning och sanktionering vid kontroll av kör- och vilotider, TSG 2014-1361, 2015-03-11

åsidosätta regelverken. Det kan till exempel gälla en förare som använder en annan förares förarkort eller att ett företag undanhåller material vilket försvårar eller förhindrar en kontroll.

Den kritik som har riktats mot det befintliga sanktionssystemet – och då framför allt från transportbranschen (transportbranschen i detta fall är både branschorganisationer och enskilda företag) – har i huvudsak bestått i att reglerna, och Transportstyrelsens tillämpning av reglerna, är allt för ”fyrkantig” och ”strikt” samt, att de påförda sanktionsavgifterna i vissa fall är oproportionellt höga i förhållande till de överträdelser som har skett. Branschen har uttryckt uppfattningen att reglerna och tillämpningen borde vara flexiblare. Bland annat borde tillämpningen ta bättre hänsyn till den verklighet förarna befinner sig i och till att det alltid, trots god planering, kan uppkomma oförutsedda situationer som leder till att regler överträds. Branschen anser också att avvägningen mellan olika överträdelser inte är balanserad, att systemet är trubbigt och missgynnar små och medelstora företag i förhållande till de stora företagen på marknaden.

Vid de samrådsmöten som vi haft under arbetets gång har dock företrädare för arbetstagarorganisationerna uttryckt att det är viktigt att det finns kännbara sanktioner för transportföretagen så att de inte pressar förarna att utföra transporter i strid med gällande regelverk.

Synpunkter på systemet från transportbranschen kommer in genom yttranden och överklaganden, men även genom artiklar i branschmedia och vid samverkansmöten mellan transportbranschen och Transportstyrelsen.

1.3 Hur arbetet har bedrivits

Arbetsgruppen har bestått av medarbetare på Transportstyrelsen. Vid två tillfällen har arbetsgruppen anordnat möten med företrädare för transportbranschen, arbetsgivarorganisationer och färdskrivartillverkare där det getts tillfälle att lämna synpunkter, både vid sittande möte och skriftligen efter mötena. Arbetsgruppen har också samrått med företrädare för Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten under arbetets gång.

1.4 Disposition

I denna rapport beskriver vi förslagen till författningsändringar och de överväganden som vi har gjort, samt de konsekvenser som förslagen medför. De beräkningar som har gjorts i avsnitt 2 och avsnitt 3 utgår ifrån 300 slumpmässigt utvalda företagskontroller som har beslutats under 2014 – 2016. Utöver dessa har beräkningar gjorts utifrån 100 ärenden där företagskontroll inte har kunnat genomföras.¹⁰ Samtliga beräkningar som

¹⁰ Den fullständiga statistiken för de 400 ärendena finns att begära ut i ärende TSV 2015-3533 hos Transportstyrelsen.

ligger till grund för de resultat som finns återgivna i förslagen finns i sin helhet som bilaga till rapporten.

De förslag som lämnas gäller i huvudsak den del av sanktionssystemet som avser transportföretagens ansvar. Vår uppfattning är att de regleringsalternativ som presenteras under avsnitt 2.1 behöver genomföras tillsammans, som *ett* förslag, för att uppnå önskad effekt. Syftet är att uppnå en ökad flexibilitet, proportionalitet och en hög regelefterlevnad.

I de beräkningar och resonemang som finns i rapporten utgår vi från att de ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som Transportstyrelsen föreslagit i sin framställan den 21 september 2016 kommer att genomföras.

1.5 Avgränsningar

I utredningen Vad bör straffas¹¹ pekas yrkestrafikområdet ut som ett område där sanktionsavgifter som styrmedel bör ha möjlighet till bättre genomslagskraft än straff och enligt utredningen bör därför sanktionsväxling övervägas, helt eller delvis för yrkestrafikförfattningarna. Vi har under arbetets gång diskuterat sanktionsväxling av förarens överträdelse och delar utredningens bedömning om att sanktionsavgifter som styrmedel bör kunna ge bättre genomslagskraft än straff. En sanktionsväxling kräver dock en djupgående analys av hela strukturen vid tillsynsförfarandet som inte låter sig göras inom ramen för detta uppdrag. Vi lämnar därför inte något förslag i den delen.

Ytterligare en avgränsning för arbetet är att vi av tidsskäl inte närmare övervägt vilka ändringar som kan behöva göras i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter (som införlivar AETR¹² i svensk rätt) till följd av de förslag som vi lämnar här. AETR innehåller regler om kör- och vilotider vid internationella transporter som i stort sett stämmer överens med reglerna i förordning (EG) nr 561/2006¹³. AETR gäller i de övriga delar av Europa som inte omfattas av bestämmelserna i EU-förordningarna, samt i stora delar av Asien. AETR har införlivats i svensk rätt genom den ovan nämnda förordningen 1993:185 som också innehåller en bilaga med sanktionsavgifter för överträdelse som begåtts av transportföretag och förare. Sanktionsavgifterna enligt den förordningen motsvarar i huvudsak de avgifter som fanns i FKV innan

¹¹ Vad bör straffas? Betänkande av Straffrättsanvändningsutredningen, SOU 2013:38, 2013, s. 551.

¹² Förenta Nationerna, Ekonomiska och sociala rådet, Harmonisering av bestämmelser för internationella vägtransporter och underlättande av denna verksamhet. Konsoliderad text från den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR)

¹³ Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

bilagan till FKV anpassades utifrån kategoriseringsförordningen. Eftersom bilagorna i FKV och förordning 1993:185 skiljer sig åt bör det ske en översyn av sanktionsavgifterna enligt den sistnämnda, där även detta förslag beaktas om förslaget genomförs.

Till sist har arbetet avgränsats genom att det inte omfattar överträdelser mot artikel 32.3 i förordning (EU) nr 165/2014 (färdskrivarförordningen).¹⁴ Artikeln rör manipulation av färdskrivare samt förfalskning, döljande, hemlighållande eller förstörelse av uppgifter på diagramblad eller uppgifter från förarkort och färdskrivare. Dessa överträdelser (H8 och H9 i kategoriseringsförordningen) finns inte införlivade i bilagan till nuvarande FKV eftersom sanktionsavgift inte ska tas ut för dessa överträdelser. Det kommer i stället att vara ett straffrättsligt ansvar och bestämmelser om detta kommer att föreslås föras in i kommande lagstiftning gällande manipulation. Det pågår ett annat arbete hos Transportstyrelsen med anledning av detta.

¹⁴ Överträdelserna H8 och H9 i kategoriseringsförordningens bilaga III.

2 Förslag

2.1 Ändring av sanktionsavgifterna

2.1.1 Sänkta och höjda sanktionsavgifter

Förslag

Sanktionsavgiften för mindre överträdelse sänks till 500 kronor och för allvarlig överträdelse sänks avgiften till 1 000 kronor.

Inom allvarlighetsgraden mycket allvarlig överträdelse differentieras avgiften till 2 000, 4 000, 6 000 eller 20 000 kronor beroende på överträdelsetyp.

För synnerligen allvarlig överträdelse differentieras avgiften till 8 000 eller 20 000 kronor beroende på överträdelsetyp.

Skäl för förslaget

Överträdelserna i bilagan till förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (FKV) är indelade i fyra allvarlighetsgrader: mindre överträdelse (MÖ), allvarlig överträdelse (AÖ), mycket allvarlig överträdelse (MAÖ) och synnerligen allvarlig överträdelse (SAÖ).

Sanktionsavgifternas storlek följer denna indelning av allvarlighetsgrader.

Både vi och transportbranschen upplever att denna kategorisering är grovhuggen och att den sanktionsavgift som påförs för vissa överträdelser är oproportionerlig i förhållande till den överträdelse som skett.

Det finns vissa typer av överträdelser där sanktionsavgiften är oproportionerligt hög sett till överträdelserna som begåtts, samtidigt finns det också vissa typer av grövre överträdelser där den sanktionsavgift som kan komma i fråga är oproportionerligt låg. För att komma till rätta med problem gällande medvetet fusk som innebär att regelverket sätts ur spel, behöver sanktionsavgiften höjas för att få en mer avskräckande effekt och uppnå en högre regelefterlevnad. Det kan till exempel gälla en förare som använder en annan förares förarkort eller att ett företag undanhåller material vilket försvårar eller förhindrar en kontroll. Svenska förarkort som återkallats på grund av körning på annans kort har de senaste åren ökat, vilket också tyder på att sanktionsavgiften för denna överträdelse inte är tillräckligt avskräckande.

I förslagen och beräkningarna nedan utgår vi från att de ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som Transportstyrelsen föreslagit i sin framställan den 21 september 2016 kommer att genomföras.

Förslaget

Vårt förslag är att sänka sanktionsavgiften för överträdelse typerna MÖ till 500 kronor och AÖ till 1 000 kronor. När det gäller MAÖ föreslår vi följande differentiering: 2 000, 4 000, 6 000 eller 20 000 kronor beroende på vilken typ av överträdelse det gäller. För SAÖ föreslår Transportstyrelsen att sanktionsavgiften ska vara 8 000 eller 20 000 kronor beroende på vilken överträdelse typ det gäller.

Vi anser att det finns behov av att differentiera sanktionsavgiften inom allvarlighetsgraderna MAÖ och SAÖ eftersom kategoriseringen i allvarlighetsgraderna är grovhuggen och inte alltid tar hänsyn till överträdelsens karaktär. Det finns MAÖ som inte är jämförbara med andra överträdelser av samma allvarlighetsgrad. Vissa MAÖ bör därför medföra en lägre avgift, medan andra behöver höjas för att få en mer avskräckande effekt. Det finns inget hinder att differentiera sanktionsavgiften inom respektive allvarlighetsgrad och genom en differentiering kan vi uppnå bättre proportionalitet mellan sanktionsavgiften och den överträdelse som begåtts.

Vi föreslår att sanktionsavgiften sänks till 2 000 kronor för överträdelserna ingen manuell inmatning (H16), felaktig användning av reglagen (H18) och ej besiktigad färdskrivare (H1). Dessa överträdelser kan kopplas till felaktig hantering av färdskrivaren och behöver inte ha någon betydande effekt på vare sig regelefterlevnaden eller kontrollmöjligheten. Överträdelse H18 kan exempelvis uppstå när en förare glömmer färdskrivaren inställd på annat arbete och går hem för dagen, vilket leder till att det inte registreras någon dygnsvila.

Vad gäller överträdelse när färdskrivaren inte är besiktigad (H1) anser vi att det ska vara skillnad i sanktionsavgift om färdskrivaren tycks fungera korrekt trots att den inte är besiktigad. Om det däremot går att konstatera att färdskrivaren gör felregistreringar ska det vara en överträdelse H6 (färdskrivaren fungerar inte korrekt) som medför en sanktionsavgift på 4 000 kronor.

Vi föreslår att flertalet MAÖ ska medföra samma sanktionsavgift som i dag, det vill säga 4 000 kronor, se tabell 1. För de överträdelserna anser vi att sanktionsavgiften är proportionerlig.

Vidare föreslår vi en höjning av sanktionsavgiften till 6 000 kronor för överträdelser som kan kopplas till företagets direkta ansvar och om förare innehar flera förarkort, eftersom de försvårar eller omöjliggör kontroll av regelefterlevnaden. Vi föreslår också en differentiering av avgiften för överträdelse H10 och H11, det vill säga när uppgifter saknas för förare eller

delvis för fordon och när uppgifter saknas helt för fordon. Om uppgifter saknas helt eller delvis för förare eller delvis för ett fordon ska det påföras en sanktionsavgift om 6 000 kronor.

Om vi däremot kan genomföra företagskontroll men uppgifter från ett fordon saknas helt ska det påföras en sanktionsavgift om 20 000 kronor. Det kommer då att återspegla grundbeloppet per fordon när vi inte kan genomföra en företagskontroll, se avsnitt 2.1.3. Avgiften kan också motiveras med att det i genomsnitt finns två förare per fordon (se bilaga), och avgiften motsvarar då ungefär vad sanktionsavgiften för två saknade förare och ett saknat fordon skulle uppgå till med en avgift om 6 000 kronor. En annan anledning till att saknade uppgifter för förare bedöms lindrigare än för fordon är för att vi ser att företaget i praktiken har större möjligheter att kopiera och överlämna uppgifter från fordonen. En förare kan exempelvis vägra att kopiera sitt förarkort, vara tillfälligt anställd i företaget eller förlora sitt förarkort. Motsvarande kan inte sägas om fordonet: som det är i dag kan det i vissa fall resultera i en lägre sanktionsavgift att låta bli att skicka in fordonsuppgifter där det finns många överträdelser.

Att inte skicka in material för kontroll innebär att uppgifter döljs vilket i sin tur förhindrar kontrollmöjligheten. Genom att sanktionsavgiften höjs för dessa överträdelser blir avgiften mer avskräckande och proportionerlig i förhållande till förseelsen.

Den SAÖ som föreslås ligga kvar på 8 000 kronor är (förutom överträdelser mot körtider, raster och vilor) användning av förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter (H5). Vi föreslår en höjning till 20 000 kronor för överträdelser som kan kopplas till förfalskning och körning på annans kort, se tabell 1. Dessa överträdelser handlar om medvetet fusk som innebär att regelverket och kontrollsystemet sätts ur spel. För att motverka överträdelser av sådan allvarlig karaktär anser vi att avgiften måste vara högre än i dag för att få en mer avskräckande effekt och bidra till en högre regelefterlevnad. Vi anser därför att en differentiering inom allvarlighetsgraden även här är nödvändig.

Vi anser att det bör finnas en tydlig skillnad mellan allvarlighetsgradernas sanktionsavgift. Avsikten har varit att två olika allvarlighetsgrader inte ska leda till samma sanktionsavgift, exempelvis att både MAÖ och SAÖ skulle medföra en avgift om 8 000 kronor. Undantag från det har gjorts för överträdelserna H10 och H11 gällande fordon då de medför en avgift på 20 000 kronor, vilket är samma avgift som den högsta avgiften för SAÖ.

Allvarlighetsgrad	Sanktionsavgift	Överträdelser
MÖ	500 kr	B1, B5, B9, B13, C1, D1, D4, D7, D10, D13, D16, D19, E1

AÖ	1 000 kr	A1, B2, B6, B10, B14, C2, D2, D5, D8, D11, D14, D17, D20, E2, E4, E6, H17
MAÖ	2 000 kr	H1, H16, H18
	4 000 kr	B3, B7, B11, B15, C3, D3, D6, D9, D12, D15, D18, D21, E3, E5, E7, H6, H7, H12, H13, H14, H15, I1, I2, I3, I4, I5, J1, J2
	6 000 kr	F1, F2, F3, H2, H10, H11
	20 000 kr	H10/H11 (om fordon saknas helt)
SAÖ	8 000 kr	B4, B8, B12, B16, H5
	20 000 kr	G1, H3, H4

Tabell 1. Föreslagna sanktionsnivåer per allvarlighetsgrad och överträdelseyp

Sanktionsavgiften för MÖ och AÖ står i nuläget för omkring tio procent av den sammanlagda sanktionsavgiften (det vill säga den totala sanktionsavgiften utan max- eller takbelopp). I och med de föreslagna förändringarna minskar sanktionsavgiften för nämnda allvarlighetsgrader till sex procent av den sammanlagda sanktionsavgiften (se bilaga). Detta betyder att MAÖ och SAÖ kommer att stå för en större andel av den sammanlagda sanktionsavgiften i jämförelse med i dag.

Tabell 2 visar den genomsnittliga sammanlagda sanktionsavgiften fördelad på allvarlighetsgrader, med de nuvarande och de föreslagna avgifterna. Genomsnittet per kontroll med den föreslagna sanktionsavgiften för MÖ och AÖ halveras i jämförelse med nuvarande avgifter. Trots en differentiering där sanktionsavgiften höjs markant för vissa MAÖ sjunker genomsnittet även där med det nya förslaget. En stor anledning till det är sänkningen av överträdelsen H16 (ingen manuell inmatning) från 4 000 till 2 000 kronor, som också är den näst mest förekommande överträdelsen vid företagskontroll. I jämförelse med nuvarande avgift ökar sanktionsavgiften för SAÖ i genomsnitt med 61,7 procent, men då de står för en liten andel av överträdelserna påverkar det inte den genomsnittliga sanktionsavgiften i någon större grad. Ökningen beror på att sanktionsavgiften för vissa överträdelser höjs till 20 000 kronor.

Sammantaget med de ändringar som föreslås i detta avsnitt sjunker den genomsnittliga sammanlagda sanktionsavgiften per kontroll med 14,4 procent (se bilaga).

Allvarlighetsgrad	Genomsnitt per kontroll (nuvarande)	Genomsnitt per kontroll (förslag)
MÖ	28 927 kr	14 463 kr
AÖ	22 400 kr	11 200 kr

MAÖ	484 160 kr	432 187 kr
SAÖ	907 kr	1 467 kr
Totalt	536 393 kr	459 317 kr

Tabell 2. Genomsnittlig sanktionsavgift per allvarlighetsgrad i nuläget och enligt förslaget

Genom att sänka avgiften för vissa överträdelser och höja för andra kommer de grövre överträdelserna mot kör- och vilotider, överträdelser som rör medvetet fusk och försvårande av kontroll stå för en större del av den sammanlagda sanktionsavgiften jämfört med i dag. MÖ och AÖ kommer samtidigt att stå för en lägre del av den sammanlagda sanktionsavgiften.

Att sänka avgifterna för MÖ och AÖ kan också öka förarnas incitament att exempelvis behålla kortet i och eventuellt begå en MÖ istället för att köra utan kort och därigenom begå en MAÖ. Körning utan kort är ett sätt att dölja vem som kört och är den vanligast förekommande överträdelserna vid företagskontroll. En följd av sänkningen för MÖ kan vara att denna typ av överträdelse minskar och att vi därigenom i högre grad kan kontrollera förarna och mäta regelefterlevnaden av körtider, raster och vilor.

Differentieringen av sanktionsavgifterna inom allvarlighetsgraderna MAÖ och SAÖ anser vi skulle leda till att nivåerna på avgifterna upplevs som mindre grovhuggna än kategoriseringen av överträdelserna och också leda till en ökad proportionalitet. För att uppnå ökad regelefterlevnad och göra det mer avskräckande att begå överträdelser som vi ser mycket allvarligt på, som till exempel att undanhålla material för företagskontroll eller köra på annans kort, krävs en högre avgift. Samtidigt finns det vissa överträdelser som nämnts tidigare där avgiften behöver sänkas för att i högre grad stå i proportion till överträdelsens karaktär.

De föreslagna förändringarna av sanktionsavgifterna kommer att leda till att de som lämnar in uppgifter och låter sig kontrolleras men som har begått MÖ och AÖ kommer att få en lägre sanktionsavgift jämfört med i dag. Det ska däremot inte vara ekonomiskt fördelaktigt att begå grövre överträdelser så som att medvetet fuska och dölja uppgifter eftersom de överträdelserna kan ha en stor inverkan på konkurrensen, trafiksäkerheten och förarens sociala villkor.

2.1.2 Gradvis ökande sanktionsavgift

Förslag

För vissa mycket allvarliga överträdelser och alla synnerligen allvarliga överträdelser av körtider, raster och vilor ökar sanktionsavgiften gradvis i förhållande till hur mycket regeln i fråga överträds.

Skäl för förslaget

Kategoriseringen av överträdelser i bilagan till FKV utgår i dag från den kategorisering som återfinns i bilaga III till kommissionens förordning (EU) 2016/403. Vad gäller överträdelser mot bestämmelserna om körtider, raster och vilor är de kategoriserade på ett sådant sätt att ju mer en förare bryter mot överträdelserna, desto allvarligare överträdelse blir det. Som påpekats i avsnitt 2.1.1 kan kategoriseringen i vissa avseenden vara grovhuggen. På motsvarande vis är den sista allvarlighetsnivån för nämnda överträdelser av karaktären att om man bryter mot en bestämmelse i tillräckligt hög grad finns det inte längre någon gräns att passera till en ännu högre allvarlighetsgrad och därmed en högre sanktionsavgift. Konsekvensen av denna kategorisering blir att om en förare exempelvis överskrider den tillåtna dagliga körtiden med två timmar eller mer, är det en mycket allvarlig överträdelse (MAÖ) som medför en sanktionsavgift på 4 000 kronor. Vad gäller överträdelsens allvarlighetsgrad eller dess sanktionsavgift spelar det alltså ingen roll om föraren överskrider körtiden med två och en halv timme eller med sju och en halv timme. Det är visserligen en MAÖ i båda fallen, men inverkan på trafiksäkerheten, konkurrensen och förarens sociala villkor är större i det senare exemplet. De överträdelser som har denna inbyggda problematik är följande:

- **Överskriden daglig körtid.** Överträdelserna B3 och B7 (två timmar eller mer för lång daglig körtid) är MAÖ och medför i dag en sanktionsavgift om 4 000 kronor. Överträdelserna B4 och B8 (överskriden daglig körtid med 50 procent eller mer och ingen rast eller vila om minst fyra och en halvtimme) är båda synnerligen allvarliga överträdelser (SAÖ) och medför i dag en sanktionsavgift om 8 000 kronor. Överträdelser mot överskriden daglig körtid skiljer sig från övriga överträdelser mot körtider, raster och vilor då övergången från MAÖ till SAÖ inte enbart beror på hur mycket man överskrider den dagliga körtiden, utan det ska ske i kombination med att man under den tidsperioden inte heller har en vila som överstiger fyra och en halv timme. Det innebär alltså att exempelvis en daglig körtid om 17 timmar både kan vara en MAÖ men också en SAÖ, beroende på efterlevnaden av vilokravet.
 - **Körtid under en vecka.** När den tillåtna körtiden under en vecka överstigs med 25 procent eller mer övergår den till en överträdelse B12, som är kategoriserad som en SAÖ och som i dag medför en sanktionsavgift om 8 000 kronor.
 - **Körtid under två på varandra följande veckor.** När den tillåtna körtiden under två veckor i följd överstigs med 25 procent eller mer övergår den till en överträdelse B16, som är kategoriserad som en SAÖ och som i dag medför en sanktionsavgift om 8 000 kronor.
-

- **Oavbruten körtid före rast.** När den tillåtna körperioden om fyra och en halvtimme överskrids med mer än en och en halvtimme övergår överträdelsen i en C3 som är kategoriserad som en MAÖ och som i dag medför en sanktionsavgift om 4 000 kronor. Det är viktigt att påpeka att överträdelsen alltså inte är att föraren har tagit en för kort rast, utan att körtiden innan föraren har tagit en godkänd rast överskrids.
- **Otillräcklig dygnsvila.** En dygnsvila ska vara nio eller elva timmar lång, med undantag för delad dygnsvila som ska vara tre plus nio timmar lång. Det finns fyra överträdelser för otillräcklig dygnsvila som har allvarlighetsgraden MAÖ (D3, D6, D9 och D12) och samtliga medför i dag en sanktionsavgift om 4 000 kronor vardera.
- **Otillräcklig veckovila.** En veckovila ska vara 24 eller 45 timmar lång. Det finns två MAÖ mot veckovilobestämmelsen, D15 och D18, som i dag medför en sanktionsavgift om 4 000 kronor. Det finns även en MAÖ för att ha inlett sin veckovila för sent (D21), som i nuläget medför en sanktionsavgift om 4 000 kronor.
- Utöver de nämnda reglerna finns det även undantagsregler som gäller vid **enstaka tillfällig internationell persontransport**. Undantaget gäller uttaget av veckovila och det finns även en extra begränsning av hur raster ska tas vid nattarbete när man omfattas av undantaget. Mot denna regel finns det tre MAÖ (E3, E5 och E7) som i nuläget medför en sanktionsavgift om 4 000 kronor.

Sanktionsavgiften är inte nödvändigtvis proportionerlig mot den begångna överträdelsen när man har passerat en viss nivå – fram till dess ökar avgiften vid givna intervall. Avgiften för denna sista nivå är därför inte ett incitament att försöka begränsa körtiden, ta ut rast eller vila när man väl har överträtt regeln tillräckligt mycket.

I förslagen och beräkningarna nedan utgår vi från att de ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som Transportstyrelsen föreslagit i sin framställan den 21 september 2016 kommer att genomföras.

Förslaget

Med anledning av den beskrivna problematiken föreslår vi att den mest allvarliga överträdelsen mot körtider, raster samt vilor ska medföra en gradvis ökande avgift. Förslaget bygger på att det först påförs en sanktionsavgift med ett grundbelopp (exempelvis 4 000 kronor för en MAÖ) och sedan efter ett bestämt tidsintervall ett påslag på sanktionsavgiften.

Intervall för ett påslag ska motsvara det intervall som gäller för den första överträdelsen av motsvarande bestämmelse. Vid exempelvis överskriden daglig körtid är det en timmes intervall mellan mindre överträdelse (MÖ) och allvarlig överträdelse (AÖ). Därför kommer intervallet för påslaget av sanktionsavgiften vid MAÖ av överskriden daglig körtid att vara en timme. Beloppet som sanktionsavgiften ökar med ska motsvara sanktionsavgiften för en MÖ vid MAÖ, och sanktionsavgiften för en AÖ vid SAÖ.

Tidsintervallen och sanktionsavgifterna för de överträdelser som räknats upp ovan blir därmed:

Överträdelse	Tidsintervall	Grundavgift	Påslag
C3	30 min	4 000 kr	500 kr
B3, B7, D3, D6, D9, D12	1 tim	4 000 kr	500 kr
B4, B8	1 tim	8 000 kr	1 000 kr
E7	1 tim 30 min	4 000 kr	500 kr
D15, E5	2 tim	4 000 kr	500 kr
D18, D21, E3	3 tim	4 000 kr	500 kr
B12	4 tim	8 000 kr	1 000 kr
B16	10 tim	8 000 kr	1 000 kr

Tabell 3. Intervall och påslag vid gradvis ökande sanktionsavgift

Vid en överskriden utökad daglig körtid (då det är tillåtet att köra tio timmar) skulle sanktionsavgiften vara:

Överträdelse	Körtid	Sanktionsavgift
B5	10–11 tim	500 kr
B6	11–12 tim	1 000 kr
B7	12–13 tim	4 000 kr
	13–14 tim	4 500 kr
	14–15 tim	5 000 kr
	[...]	[...]

Tabell 4. Resultat av gradvis ökande sanktionsavgift vid utökad daglig körtid

På motsvarande sätt beräknas även de övriga överträdelserna. Resultatet blir att sanktionsavgiften på ett mer proportionerligt sätt återspeglar hur mycket en regel har överträtts. Förslaget innebär också att det inte finns något

högsta belopp för hur hög en enskild sanktionsavgift kan bli men sannolikt kommer avgiften att begränsas av naturliga skäl, exempelvis kan en för kort vila som minst vara noll timmar. Vad gäller överträdelser för daglig körtid och för lång oavbruten körtid utan godkänd rast är sannolikheten större att avgiften stiger till höga nivåer, men det förutsätter att föraren inte har en vila som ”avbryter” överträdelsen. Ett syfte med förslaget är att den här typen av överträdelser ska generera höga sanktionsavgifter.

Vi kan se att aktuella MAÖ i genomsnitt skulle få två påslag på avgiften och SAÖ skulle få tre påslag. Ser man till de överträdelsetyper som har fler än 100 överträdelser sammanlagt är de mest frekventa ökningarna vid för kort reducerad veckovila (D15) och vid för kort normal veckovila (D18). I de fallen sker i genomsnitt två respektive tre påslag per överträdelse (se bilaga).

Sammantaget kan vi se att den sammanlagda sanktionsavgiften med de ändringar som föreslås i avsnitt 2.1.1 skulle sjunka med 14,4 procent, se bilaga. Om vi i den beräkningen även tar hänsyn till de gradvis ökande sanktionsavgifterna kommer resultatet bli att den sammanlagda sanktionsavgiften sjunker med 12,9 procent. Förslaget skulle med andra ord dämpa nedgången som skapas i och med sänkta och differentierade avgifter med 1,5 procentenheter.

Genom att skapa ett system där de grävsta överträdelserna mot bestämmelserna om körtider, raster och vilor får en gradvis ökande sanktionsavgift anser vi att sanktionssystemet får en mer avskräckande effekt. Det går alltså inte att medvetet bryta mot reglerna tillräckligt mycket för att det skulle bli lönsamt i längden. Den enskilda sanktionsavgiften vid överträdelser av de här typerna blir också mer proportionerlig i förhållande till hur mycket regeln överträds. Om man ser till det genomsnittliga detta får dämpas minskningen av den genomsnittliga sammanlagda sanktionsavgiften som sker med anledning av förslaget i avsnitt 2.1.1 av naturliga skäl. Dämpningen i sig visar också att de grävsta överträdelserna mot körtider, raster och vilor i och med det här förslaget utgör en större andel av sanktionsavgiften än i nuläget, vilket i sin tur bör ha en avskräckande effekt. Att incitamenten att följa reglerna i dessa avseenden blir större bör också innebära att den sociala situationen för förarna förbättras och att konkurrenssituationen påverkas positivt. Förslaget, tillsammans med övriga förslag, bidrar därmed till ett mer proportionerligt sanktionssystem och bör leda till en högre regelefterlevnad.

2.1.3 Sanktionsavgift när företagskontroll inte kunnat genomföras

Förslag

Sanktionsavgiften när företagskontroll inte har kunnat genomföras behålls oförändrad på 20 000 kronor per fordon vid första tillfället. Vid varje tillfälle därefter som företagskontroll inte kan genomföras inom en treårsperiod – från att föregående beslut om sanktionsavgift har vunnit laga kraft – ökar sanktionsavgiften med ytterligare 20 000 kronor per fordon. Sanktionsavgiftens storlek ska i dessa ärenden endast begränsas av takbeloppet.

Skäl för förslaget

Sedan Transportstyrelsen tog över ansvaret för företagskontroller från Polisen år 2011 och fram till i dag kan vi konstatera att det är ett stort antal ärenden där företagskontroll inte har kunnat genomföras. Det beror på att transportföretaget inte har skickat in materialet eller att det inskickade materialet har varit alltför bristfälligt. Ungefär 17 procent (mellan 2012 och 2016) av de inledda företagskontrollerna har inte kunnat genomföras på grund av detta. Bland dessa finns transportföretag som inte heller vid andra eller tredje inledda företagskontrollen har skickat in det begärda materialet.

Vid en tidigare gjord kartläggning av vissa andra länders tillämpning och påföljdssystem menade hälften av länderna att de inte hade något problem med att företag inte lämnar in uppgifter, övriga länder uttalade sig inte i frågan. Av de länder som hade ekonomiska sanktioner framgick att Sveriges sanktionsavgifter är jämförelsevis låga mot vad de andra medlemsstaterna har.¹⁵

Ett företag som inte skickar in något material eller skickar in bristfälligt material omöjliggör en kontroll av företaget och dess regelefterlevnad. Det innebär att det företaget inte konkurrerar på lika villkor som övriga transportföretag. Företag kan också fuska med förarnas kör- och vilotider. Det kan leda till att förarnas sociala situation inte tillvaratas utan de får arbeta betydligt mer än vad regelverket medger, vilket i sin tur också påverkar trafiksäkerheten negativt. Syftet med lagstiftningen är att

- alla aktörer ska konkurrera på lika villkor
- förarnas sociala situation ska tillvaratas
- trafiksäkerheten ska främjas
- vi ska ha en hög regelefterlevnad.

¹⁵ Transportstyrelsen. Utvärdering av kör- och vilotider – Tillämpning och sanktionering vid kontroll av kör- och vilotider, TSG 2014-1361, 2015-03-11

För att komma till rätta med problemet föreslår vi att sanktionsavgiften när företagskontroll inte har kunnat genomföras på grund av att företaget inte skickar in material ska justeras. Vid första tillfället behålls sanktionsavgiften oförändrad på 20 000 kronor per fordon som används i transportverksamhet som omfattas av kör- och vilotidsförordningen. Vid varje tillfälle därefter som företagskontroll inte kan genomföras ökar sanktionsavgiften med ytterligare 20 000 kronor per fordon inom en treårsperiod från att beslut om sanktionsavgift har vunnit laga kraft. Sanktionsavgiftens storlek ska i dessa ärenden endast begränsas av det föreslagna takbeloppet på 800 000 kronor, och inte av det föreslagna maxbeloppet på en procent av företagets årsomsättning, se avsnitt 2.1.4. En begränsning av avgiftens storlek i förhållande till företagets omsättning skulle resultera i att sanktionsavgiften för små företag skulle kunna begränsas redan vid första kontrollen. Det skulle därmed motverka syftet med regleringen och kunna medföra att sanktionsavgiften blir lägre av att företaget inte skickar in material för kontroll.

I den här typen av ärenden kan lämpligheten av trafikansvarig prövas och vid upprepade ärenden kan tillståndet också prövas. Genom att öka sanktionsavgiften blir ovanstående förslag betydligt mer kännbart än dagens sanktionssystem, särskilt med tanke på prövningen som kan ske av trafikansvarig och tillståndet för de företag som inte låter sig kontrolleras. Ytterst kan en prövning av tillståndet leda till återkallelse av trafik tillståndet och i det fallet kommer företaget inte längre att kunna utöva någon transportverksamhet. När det gäller företag som inte har något trafik tillstånd kommer avgiften att fortsätta stegra tills material kommit in eller då företaget når takbeloppet om 800 000 kronor.

2.1.4 Ändrade max- och takbelopp

Förslag

Om en sanktionsavgift ska beslutas gemensamt för flera överträdelser, får det sammanlagda beloppet uppgå till högst 800 000 kronor för en näringsidkare eller ett transportföretag.

Sanktionsavgiften får inte överstiga en procent av näringsidkarens eller transportföretagets årsomsättning.

Begränsningen på en procent gäller inte sanktionsavgift som påförs för att företaget inte bevarat eller visat upp material och det har medfört att kontroll inte kunnat genomföras.

Skäl för förslag*Takbelopp*

Ett sanktionssystem utan någon begränsning av sanktionsbeloppets storlek skulle vara rättvist i den meningen att företagen får betala sanktionsavgift

för alla konstaterade överträdelser, utan hänsyn eller begränsning till företagets storlek eller omsättning. I ett sådant system skulle avgiften i vissa fall kunna bli oproportionerligt hög. Vi anser därför att det även fortsättningsvis ska finnas ett takbelopp som, tillsammans med maxbeloppet, utgör en begränsning för hur stor den påförda sanktionsavgiften kan bli. Det är nödvändigt med en betydande höjning av takbeloppet för att sanktionen i högre grad ska vara effektiv och avskräckande för alla företag.

Jämförelsevis har några andra typer av sanktionsavgifter inom olika områden begränsats enligt följande:

- Sanktionsavgift enligt fiskelagen (1993:787)
Lägst 5 000 och högst 500 000 kronor.
- Sanktionsavgift enligt arbetsmiljölagen (1977:1160)
Lägst 1 000 och högst 1 000 000 kronor.
- Sanktionsavgift enligt produktsäkerhetslagen (2004:451)
Lägst 5 000 och högst 5 000 000 kronor, dock högst 10 procent av näringsidkarens årsomsättning.
- Marknadsstörringsavgift enligt marknadsföringslagen (2008:486)
Lägst 10 000 och högst 10 000 000 kronor, dock högst 10 procent av näringsidkarens årsomsättning.
- Miljösanktionsavgift enligt miljöbalken (1998:808)
Minst 1 000 och högst 1 000 000 kronor.

Det är naturligtvis svårt att jämföra regelöverträdelser inom så vitt skilda områden. Vissa regelverk har också till syfte att direkt skydda människors liv och hälsa, och att bryta mot sådana regler bör naturligtvis också kunna medföra en mycket allvarlig sanktion. För de synnerligen allvarliga överträdelserna (SAÖ) står uttryckligen i ingressen till förordning (EU) 2016/403 ”att risken för dödsfall eller svåra skador ska betraktas som mer allvarliga”. Enligt vår uppfattning kan därför takbeloppet sättas till ett förhållandevis högt belopp. Höjningen vägs också upp av att vi föreslår att maxbeloppet sänks till en procent. Vi anser därför att det är rimligt att takbeloppet är 800 000 kronor.

Maxbelopp

Ett sanktionssystem med enbart ett takbelopp kan medföra att avgiften blir olika kännbar för företagen, beroende på företagets storlek. Ett sätt att försöka åstadkomma att en sanktionsavgift blir proportionerligt lika kännbar oavsett storleken på företagen är att koppla avgiftens storlek till årsomsättningen i företagets verksamhet.

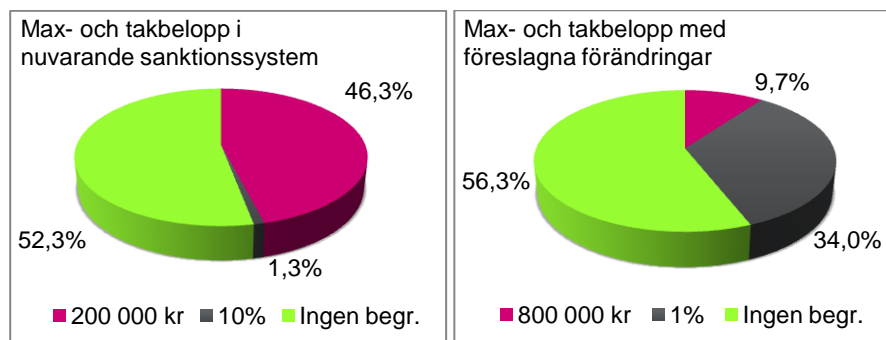
Rörelsemarginalen¹⁶ för bussföretagens linje- och fjärtrafik och gods på väg under 2015 var 3,8 procent¹⁷. Vi anser att en sanktionsavgift som högst kan uppgå till en procent av företagets omsättning bör vara tillräckligt avskräckande för att åstadkomma en hög regelefterlevnad. Eftersom den genomsnittliga årsomsättningen vid företagskontroll är 78,4 miljoner kronor, se bilaga, kan avgiften bli betydande även med en begränsning på en procent.

Utfall av föreslagna ändringar av tak- och maxbelopp

I beräkningarna nedan utgår vi från att de ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som Transportstyrelsen föreslagit i sin framställan den 21 september 2016 kommer att genomföras.

Med de ändringar som föreslås i avsnitt 2.1.1 och 2.1.2 sjunker den genomsnittliga sammanlagda sanktionsavgiften per kontroll med 12,9 procent. För att kunna analysera genomslaget av samtliga delar av förslaget med hur det ser ut i dag har jämförandeberäkningar gjorts. Resultatet visar att 56 procent av kontrollerna inte skulle begränsas av vare sig tak-, eller maxbelopp, vilket innebär att företagen får betala för de överträdelse som har konstaterats. 34 procent av företagskontrollerna skulle begränsas av maxbeloppet på en procent av företagets årsomsättning och tio procent av företagskontrollerna skulle begränsas av takbeloppet på 800 000 kronor, se figur 1.

Figur 1. Jämförelse av begränsningsregler i dag och med föreslagna ändringar



Jämfört med nuläget minskar andelen som begränsas av takbeloppet från 46 till tio procent, och andelen som begränsas av maxbeloppet ökar från en till 34 procent.

¹⁶ Rörelsemarginalen visar hur mycket som blir kvar av varje omsatt krona för att finansiera räntor, skatt och eventuell vinst.

¹⁷ Transportstyrelsen. Transportmarknaden i siffror 2016, TSG 2016-3493, s 46 och s 69.

Samtliga föreslagna ändringar, inklusive max- och takbelopp, innebär att 41 procent av företagen skulle få en högre sanktionsavgift än 200 000 kronor, se bilaga.

Medianen av företagens årsomsättning ligger på 27,3 miljoner kronor. Det innebär att hälften av företagen *kan få* en sanktionsavgift på högst 273 000 kronor med en procents maxbelopp, se bilaga.

Med en höjning av takbeloppet till 800 000 kronor skulle 19 procent av de granskade företagen – de med en årsomsättning över 80 miljoner kronor – *kunna* begränsas av takbeloppet. Dessa företag har i genomsnitt cirka 50 fordon, se bilaga, att jämföra med nuvarande takbelopp där mindre företag med enstaka eller ett fåtal fordon kan begränsas av takbeloppet. Med övriga föreslagna ändringar kommer det dock att krävas ett stort antal överträdelser för att nå upp till takbeloppet på 800 000 kronor.

Max- och takbelopp avser att begränsa att företagen får mycket höga sanktionsavgifter. Förslaget får till följd att företagen i högre grad än i dag får betala för konstaterade överträdelser eller maximalt en procent av sin årsomsättning vilket skapar mer proportionerliga sanktionsavgifter. Förslaget bör öka regelefterlevnaden hos de företag som tidigare fått sanktionsavgiften begränsad till maximalt 200 000 kronor.

2.2 Utökad möjlighet att sätta ned eller efterge avgift

Förslag

Det ska vid bedömningen enligt 9 kap. 11 § FKV, om det är oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, även särskilt beaktas om överträdelserna är av mindre betydelse i kontrollhänseende eller är obetydlig med hänsyn till syftet med den bestämmelse som har överträtts.

Skäl för förslaget

Ett sätt att öka flexibiliteten i systemet med sanktionsavgifter är att utöka möjligheterna att sätta ned eller låta bli att ta ut avgift i vissa fall. Det kan också bidra till att systemet upplevs som mer proportionerligt.

Den så kallade befrielsebestämmelsen, eller 9 kap. 11 § förordning (2004:865) om kör- och vilotider, samt färdskrivare, m.m. (FKV), har tolkats restriktivt, vilket också bekräftats av domstolarna i många fall.¹⁸ Transportstyrelsens tillämpning av denna bestämmelse och en även i övrigt ganska restriktiv tillämpning av förordningens bestämmelser, till exempel gällande ett transportföretags möjligheter att visa att det gjorts vad som ankommer på det för att förhindra överträdelserna, har inneburit att många upplever systemet som orättvist och stelt. Förhållandena är likartade med hur tillämpningen av fiskelagens (1993:787) befrielsebestämmelser gällande

¹⁸ Se till exempel Högsta förvaltningsdomstolens dom 2016-12-20 i mål nr 881-15.

sanktionsavgift inledningsvis upplevdes. Den befrielsebestämmelsen fick också en strikt tillämpning i praxis, vilket så småningom föranledde en ändring av bestämmelsen i syfte att utöka möjligheterna att sätta ned eller befria från sanktionsavgift, se avsnitt 2.2.3.

En något utvidgad befrielsebestämmelse i FKV skulle göra det möjligt för oss att sätta ned eller befria från avgift i fler fall där det skulle kunna vara mer motiverat, bland annat med hänsyn till syftet med kontrollen, än vad nuvarande bestämmelser enligt fastlagd praxis ger utrymme för.

Det kan inte heller anses stå i strid med EU-förordningen att inom rimliga gränser öppna upp möjligheterna till befrielse från avgift, så länge som en prövning sker med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet. Det ska även fortsättningsvis i grunden vara fråga om en restriktiv tillämpning av möjligheterna till befrielse som säkerställer att bestämmelserna om sanktionsavgift även i fortsättningen är effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande¹⁹. Det ligger i sakens natur att det i regel är den avgiftsskyldige som får föra fram de omständigheter som bedömningen ska grunda sig på. Den avgiftsskyldige ges också alltid möjlighet att yttra sig i ett ärende om sanktionsavgift.

Förslaget

Med hänvisning till det ovan sagda är vårt förslag att det i 9 kap. 11 § FKV förs in en ny fjärde punkt, vilket då innebär att bestämmelsen i sin helhet får följande lydelse:

9 kap. 11 §

Den avgiftsskyldige ska helt eller delvis befrias från sanktionsavgift om det skulle vara oskäligt att ta ut avgiften med fullt belopp. Vid prövningen av denna fråga ska det särskilt beaktas

1. om överträdelsen har berott på sjukdom som medfört att den avgiftsskyldige inte förmått att på egen hand göra det som ålegat honom eller henne och inte heller förmått att uppdra åt någon annan att göra det,
2. om överträdelsen annars berott på en omständighet som den avgiftsskyldige varken kunnat eller bort förutse och inte heller kunnat påverka,
3. vad den avgiftsskyldige gjort för att undvika att en överträdelse skulle inträffa, eller
4. *om överträdelsen saknar betydelse i kontrollhänseende eller är obetydlig med hänsyn till syftet med den bestämmelse som har överträtts.*

Avsikten med den nya föreslagna punkten är alltså en utvidgning av möjligheterna att sätta ned sanktionsavgift på grund av oskälighet. Att det särskilt anges att ytterligare en omständighet ska beaktas innebär alltså inte någon begränsning i förhållande till vad som tidigare gällde. Uppräkningen

¹⁹ Se artikel 19.1 i förordning (EU) nr 561/2006.

av omständigheter som särskilt ska beaktas utesluter inte heller fortsättningsvis att även andra omständigheter får beaktas vid prövningen.

Det är varken möjligt eller lämpligt att på förhand uttryckligen ange de situationer då hel eller delvis befrielse av avgift ska kunna ske med hänvisning till den befrielsebestämmelse som nu föreslås. Tillämpningen får därför utvecklas i ny praxis, men utgångspunkten är att det redan från början ska finnas ett större utrymme att sätta ned eller befria från avgift än vad som följer av hittillsvarande praxis. Det ska i så fall vara fråga om att sätta ner avgiften för sådana överträdelse som varit av mindre betydelse i kontrollhänseende, eller överträdelse som varit obetydliga med hänsyn till syftet med den bestämmelse som har överträtts. Om beslutet om sanktionsavgift innefattar sådana överträdelse ska det alltså finnas en uttalad möjlighet att sätta ned eller befria från avgift vad avser den del av den sammanlagda sanktionsavgiften som utgörs av dessa överträdelse, under förutsättning att det i det enskilda fallet med hänsyn till samtliga omständigheter bedöms vara oskäligt att ta ut avgift med fullt belopp.

Utan att närmare ange vilka överträdelse det kan vara fråga om som efter en oskälighetsbedömning skulle kunna föranleda sådan nedsättning, skulle det exempelvis kunna handla om vissa typer av handhavandefel av färdskrivare eller diagramblad som ändå inte i sig försvårat kontrollen av att bestämmelserna om kör- och vilotider har följts. Det skulle även kunna handla om mindre överträdelse av bestämmelserna om kör- och vilotider som kan anses vara obetydliga med hänsyn till syftet med den bestämmelse som har överträtts. Generellt bör dock gälla att om det är fråga om ett mycket stort antal överträdelse i förhållande till kontrollens omfattning, eller om något annat tyder på att de överträdelse sker systematiskt (till exempel att man ofta kör några minuter för länge, tar lite för kort rast, eller struntar i att göra en viss registrering i färdskrivaren), kan inte överträdelse anses sakna betydelse ur kontrollhänseende eller vara obetydliga med hänsyn till syftet med den bestämmelse som överträtts. I sådana fall bör det därför inte komma i fråga att befria från avgift.

Transportstyrelsens tidigare framställan om ändring i 9 kap. 11 §, och en jämförelse med fiskelagen

Vi har i en tidigare framställan till regeringen²⁰ föreslagit just en utvidgning av befrielsebestämmelsen i 9 kap. 11 § FKV. Vi föreslog då ett tillägg i bestämmelsen med innebörden att det vid skälighetsbedömningen även skulle beaktas om det ”i övrigt finns sådana omständigheter som gör att det vore oskäligt att avgift tas ut”. Vi ansåg att det fanns behov av en sådan ändring även om de exempel på situationer som redan fanns uppräknade i

²⁰ Transportstyrelsens framställan 2013-02-27 (TSV 2013-106) om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och i förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

bestämmelsen inte är uttömmande. Och för att uppnå en rimlig balans mellan ett behövligt befrielseutrymme och bestämmelsens utformning fanns det skäl att överväga en författningsändring som öppnar upp bestämmelsen något.²¹

Regeringen avslag dock vår framställan med motiveringen att det nuvarande regelverket redan medgav det ökade utrymme för befrielse som vi efterfrågade, och att det var en fråga för praxis att klarlägga i vilka situationer nedsättning eller befrielse kan ske.²²

Relativt kort tid efter regeringens beslut att avslå vår framställan infördes dock en ändring av liknande karaktär i fiskelagens bestämmelse om när sanktionsavgift enligt fiskelagen inte ska tas ut. Skälen för att införa ändringen i fiskelagen var liknande de skäl som vi hade anfört i vår framställan. Den aktuella bestämmelsen i fiskelagen, 50 b §, hade innan ändringen följande lydelse:

Sanktionsavgift ska tas ut även om överträdelsen inte har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet.

Sanktionsavgift ska dock inte tas ut om det är oskäligt. Vid prövningen av denna fråga ska särskilt beaktas

1. om överträdelsen har berott på sjukdom som medfört att den avgiftsskyldige inte förmått att på egen hand göra det som ålegat honom eller henne och inte heller förmått att uppdra åt någon annan att göra det,
2. om överträdelsen annars berott på en omständighet som den avgiftsskyldige varken kunnat eller borde ha förutsett och inte heller kunnat påverka, eller
3. vad den avgiftsskyldige gjort för att undvika att en överträdelse skulle inträffa.

Och genom ändringen infördes en fjärde punkt i bestämmelsen av följande lydelse:

4. om det är fråga om en enstaka överträdelse som saknar betydelse i kontrollhänseende eller är obetydlig med hänsyn till syftet med den bestämmelse som har överträtts.

Det var Fiskeriverket som hade framhållit att de med stöd av förarbetsuttalandena tolkat befrielsebestämmelsen restriktivt och att detta hade bekräftats av domstolarna. De uppgav att systemet upplevdes som orättvist och stelt och ansåg att det fanns ett behov av uppmjukning av bestämmelsen. Regeringen anförde i propositionen²³ att det var viktigt att ett sanktionssystem upplevs som rättvist och rimligt, och delade Fiskeriverkets bedömning att det fanns skäl för att mjuka upp bestämmelsen om befrielse från sanktionsavgift. Även om de omständigheter som skulle beaktas enligt bestämmelsen (punkt 1–3) inte var uttömmande, fanns det enligt regeringen

²¹ Ibid. s. 9.

²² Regeringens beslut, N2013/1216/TE, 2013-10-24.

²³ Proposition 2013/14:184. Ändringar i fiskelagen. s. 83.

skäl att lägga till ytterligare en omständighet som ska beaktas vid bedömningen av om det är oskäligt att ta ut avgift. Fiskeriverket hade föreslagit att avgift inte skulle tas ut i ringa fall, men regeringen ansåg att bedömningen av om det kan anses vara oskäligt att ta ut en avgift i stället borde kopplas till om en enstaka överträdelse saknar betydelse i kontrollhänseende eller om den är obetydlig med hänsyn till syftet med den bestämmelse som har överträtts. En sådan kompletterande bestämmelse kom därför också att införas genom den nya fjärde punkten.²⁴

Med hänvisning till det som anförts i föregående stycke, det som vi anförde i vår framställan 2013 och även de skäl som regeringen anförde i förarbetena till den kort därefter genomförda ändringen i fiskelagen, anser vi att det nu finns skäl att även något mjuka upp bestämmelsen om befrielse från sanktionsavgift gällande kör- och vilotider. Den nya fjärde punkten som föreslås i 9 kap. 11 § FKV ges en utformning som liknar den fjärde punkten i 50 b § fiskelagen. Någon begränsning till enstaka överträdelser görs dock inte eftersom det normalt vid en kontroll enligt kör- och vilotidsregelverket är förhållandevis många överträdelser av olika slag som upptäcks. Nedsättning eller befrielse ska dock inte ske om det är fråga om ett stort antal överträdelser, eller om något annat tyder på ett mer systematiskt överträdande av bestämmelserna, som framgår ovan i avsnitt 2.2.2.

2.3 Ändrade sanktionsavgifter för förare när överträdelser begåtts i utlandet

Förslag

Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 9 § FKV för sådana överträdelser som förare begått i annat EES-land eller i Schweiz ska tas ut enligt avsnitt 1 i bilagan till FKV, dock med högst 4 000 kronor per överträdelse.

Skäl för förslaget

I 9 kap. 9 § FKV fastställs ansvarsbestämmelser för överträdelser av bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006 (kör- och vilotidsförordningen) som en förare har begått i en annan stat inom EES eller i Schweiz och som upptäcks vid kontroll i Sverige. I dessa fall påförs föraren en sanktionsavgift för överträdelserna eftersom ordningsbot inte kan påföras för överträdelser som inte har begåtts i Sverige. Sanktionsavgift tas ut med de belopp som anges i avsnitt 2 i bilagan till FKV och avgiften är 4 000 kronor för alla typer av överträdelser. Dessa belopp motsvarar inte nödvändigtvis de böter som en förare får betala för motsvarande överträdelser om de begåtts i Sverige. Avsnitt 2 i bilagan följer inte heller den kategorisering av överträdelsernas allvarlighetsgrad som beslutats på gemenskapsnivå.

²⁴ Lag (2014:1026) om ändring i fiskelagen (1993:787).

Bestämmelserna om att sanktionsavgift ska tas ut av föraren för dessa överträdelser börjande gälla den 1 januari 2010 då en ny 9 kap. 10 § FKV infördes.²⁵ Sanktionsavgift skulle enligt dåvarande 10 kap. 3 § fastställas till lägst 1 800 och högst 4 000 kronor. Den 1 januari 2011 fördes bestämmelserna i 9 kap. 10 § över till 9 kap. 9 §.²⁶ Det infördes samtidigt en bilaga till FKV med avgifter för olika överträdelser. I avsnitt 2 i bilagan angavs avgifterna för överträdelser enligt 9 kap. 9 §. De sanktionsavgifter som fastställdes för dessa överträdelser motsvarade inte de sanktionsavgifter som tidigare gällt utan fastställdes till 1 800 respektive 3 000 kronor för att motsvara de dåvarande beloppen av ordningsbot för motsvarande överträdelser.²⁷ Syftet var att förare inte ska få betala olika mycket för överträdelserna beroende på var överträdelsen begåtts.

Senare ändrade Riksåklagaren bilaga 7 så att ordningsbotskatalogen skulle motsvara avsnitt 1 i bilagan till FKV, och de ändringarna trädde ikraft den 1 juli 2012.²⁸ Ändringen innebar att avsnitt 2 i bilagan till FKV (sanktionsavgift för överträdelser mot 9 kap. 9 §) inte längre motsvarade ordningsbotskatalogen och i dag får förare därför betala olika mycket för samma överträdelse beroende på var överträdelsen begåtts.

Enligt vår uppfattning bör den sanktion som kan komma i fråga för en förare vara lika ingripande oavsett om överträdelsen begåtts i Sverige eller i ett annat land. Såväl sanktionsavgifter som böter bör dessutom korrekt återspegla den beslutade kategoriseringen i allvarlighetsgrader.

Förslaget

Vi föreslår att avsnitt 1 i bilagan till FKV ändras så att den även omfattar överträdelser enligt 9 kap. 9 §. (Avsnitt 2 i bilagan får då det innehåll som nu finns i avsnitt 3, och avsnitt 3 i bilagan tas bort.)

För att inte frångå syftet med ändringen – att harmonisera påföljden för förare oavsett om sanktionen är ordningsbot eller sanktionsavgift – behöver även en begränsning av sanktionsavgiften för synnerligen allvarliga överträdelser (SAÖ) skrivas in i 10 kap. 3 § FKV. Anledningen till den ändringen är att en ordningsbot inte kan överstiga 4 000 kronor och de SAÖ som finns mot körtider, raster och vilor har därför begränsats till högsta beloppet för ordningsbot. Med anledning av det behöver samma begränsning för sanktioner mot förare finnas i FKV. På motsvarande sätt bör inte en sanktionsavgift för en förare beräknas gradvis i enlighet med avsnitt 2.1.2, då motsvarande beräkningssystem inte ryms inom ordningsbotskatalogen.

²⁵ Se förordning (2009:1374) om ändring i FKV.

²⁶ Se förordning (2010:1620) om ändring i FKV.

²⁷ Se bilaga 7 till Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott.

²⁸ Ändringsföreskrift 2012:262

3 Konsekvenser

3.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

Det har visat sig att vissa typer av överträdelser förekommer ofta i större mängd vid en kontroll. Dessa överträdelser behöver inte ha någon betydande effekt på vare sig regelefterlevnaden eller kontrollmöjligheten. Eftersom sanktionsavgift ska tas ut för varje konstaterad överträdelse enligt bilagan till förordning (2004:865) om kör- och vilotider, samt färdskrivare, m.m. (FKV) kan den sammanlagda sanktionsavgiften ändå bli hög och därför uppfattas som oproportionerlig i förhållande till överträdelsens art.

Det finns också vissa typer av grövre överträdelser där den sanktion som kan komma i fråga är oproportionerligt låg, till exempel när det är fråga om rent fusk för att åsidosätta regelverket. Det kan gälla en förare som använder en annan förares förarkort eller att ett företag avsiktligt undanhåller material för att försvåra eller förhindra en kontroll. En annan situation när sanktionsavgiften är oproportionerligt låg är när en bestämmelse överträtts väldigt mycket men sanktionsavgiften ändå blir densamma som om regeln inte hade överträtts lika mycket. Det beror på att det inte finns någon gräns att passera till en ännu högre allvarlighetsgrad och därmed en högre sanktionsavgift. Om en förare exempelvis överskrider den tillåtna dagliga körtiden med två timmar eller mer, är det en mycket allvarlig överträdelse (MAÖ) som medför en sanktionsavgift på 4 000 kronor. Om föraren överskrider den tillåtna körtiden med till exempel sju och en halv timme, blir sanktionsavgiften ändå 4 000 kronor. Överträdelsen är visserligen kategoriserad som en MAÖ i båda fallen, men i det senare fallet är naturligtvis inverkan på trafiksäkerheten, konkurrensen och förarens sociala villkor mycket större.

Ett annat problem är att ett stort antal företag, cirka 17 procent, av dem som vi väljer ut för företagskontroll inte skickar in något material alls. Det innebär att företagskontroll inte kan genomföras i dessa ärenden. Sanktionsavgiftens storlek kan i sådana fall till och med bli lägre jämfört med vad avgiften skulle ha blivit om material hade skickats in och företagskontroll genomförts.

I vissa företagskontroller är det också ett problem att material bara delvis skickas in, vilket försvårar kontrollen. Det kan även i dessa fall bli en lägre sanktionsavgift för företagen att låta bli att skicka in material, om det finns många överträdelser i det material som undanhålls.

Det har också visat sig att nuvarande max- och takbelopp bidrar till att sanktionsavgifterna slår oproportionerligt mot små och stora företag. Vid de hittills genomförda företagskontrollerna har den sammanlagda

sanktionsavgiften ofta överstigit takbeloppet på 200 000 kronor. Det är samtidigt endast i undantagsfall som sanktionsavgiften har begränsats av maxbeloppet på tio procent av årsomsättningen. Det sagda innebär att ett litet företag får betala högre sanktionsavgift än ett stort företag i förhållande till dess storlek. De företag vars sanktionsavgift inte når upp till takbeloppet får också betala för relativt sett fler överträdelse än ett stort företag. De påförda sanktionsavgifterna kan inte heller alltid sägas utgöra en avskräckande sanktion enligt artikel 19 i förordning (EG) nr 561/2006 (kör- och vilotidsförordningen), eftersom en sanktionsavgift på 200 000 kronor kan slå väldigt hårt mot ett litet företag men sannolikt inte är lika kännbar för ett stort företag.

Ett ytterligare problem är att möjligheten att sätta ned eller befria från avgift är för begränsad. Sanktionsavgift ska påföras ett transportföretag om det inte har gjort vad som ankommit på det för att hindra överträdelsen. Om transportföretaget är ansvarigt för överträdelse, kan Transportstyrelsen därför inte avstå från att påföra sanktionsavgift annat än om det skulle vara oskäligt enligt befrielsebestämmelsen (9 kap. 11 § FKV) att ta ut avgift med fullt belopp. Denna bestämmelse har tolkats restriktivt, vilket också bekräftats av domstolarna i många fall²⁹. De begränsade möjligheterna att sätta ned avgiften samt även i övrigt ganska restriktiv tillämpning av förordningens bestämmelser, till exempel gällande transportföretagets möjligheter att visa att det gjort vad som ankommit på det för att förhindra överträdelsen, har inneburit att många upplever sanktionssystemet som orättvist och stelt.

Det finns inte heller några sakliga skäl till att en förare som kontrolleras i Sverige kan få olika kännbara sanktioner för samma typ av överträdelse beroende på om överträdelsen har skett i Sverige eller i ett annat land.

3.2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?

De problem som har beskrivits ovan kvarstår om någon lösning inte kommer till stånd.

3.3 Vad ska uppnås?

Den sammanlagda sanktionsavgiften när det gäller mindre överträdelse (MÖ) och allvarliga överträdelse (AÖ) ska bli mer proportionerlig.

Rent fusk för att åsidosätta regelverket, exempelvis att en förare använder en annan förars förarkort eller att ett företag avsiktligt undanhåller material för att försvåra eller förhindra en kontroll, ska stävjas.

²⁹ Se t.ex. Högsta förvaltningsdomstolens dom 2016-12-20 i mål nr 881-15.

Sanktionsavgiften ska vara lika kännbar oavsett om det är ett litet företag med ett fåtal fordon och förare eller ett stort företag med många fordon och förare.

Det ska vara möjligt att sätta ned sanktionsavgiften med hänsyn till skälighet i de fall det är fråga om överträdelser som saknar betydelse i kontrollhänseende.

3.4 Vilka möjliga lösningar finns?

3.4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ 1

Transportstyrelsen förkortar kontrollperioden till exempelvis en månad. En sådan lösning skulle innebära att den sammanlagda sanktionsavgiften vid varje företagskontroll blir lägre. Företag med ett stort antal överträdelser skulle fortfarande betala lägre avgift i förhållande till sin årsomsättning än ett litet företag på grund av takbeloppet på 200 000 kronor. Förslaget skulle sannolikt innebära att fler kontroller genomförs. Det skulle dock medföra större resursåtgång eftersom fler ärenden totalt sett innebär mer administration. Att enbart korta kontrollperioden bedöms inte vara ett fullgott alternativ till föreslagen reglering. Alternativet konsekvensutreds därför inte vidare.

Alternativ 2

Transportstyrelsen kontrollerar endast en del av ett företag, det vill säga ett begränsat antal av företagets fordon och förare. En sådan lösning skulle innebära att den sammanlagda sanktionsavgiften vid varje företagskontroll blir lägre. Företag med ett stort antal överträdelser skulle dock fortfarande betala lägre avgift i förhållande till sin årsomsättning än ett litet företag på grund av takbeloppet på 200 000 kronor. Förslaget skulle sannolikt innebära att fler företag blir kontrollerade, men när endast en del av ett företag kontrolleras får man inte någon helhetsbild av företagets regelefterlevnad. Det skulle också medföra större resursåtgång hos oss, eftersom fler kontroller kräver mer administration. Att kontrollera endast en del av ett företag bedöms inte vara ett fullgott alternativ till den föreslagna regleringen. Alternativet konsekvensutreds därför inte vidare.

Alternativ 3

För att få in material till företagskontroll kan Transportstyrelsen istället för skrivbordstillsyn utnyttja möjligheten till tillträde till företagets lokaler. Det skulle kunna innebära att företagen i större utsträckning än nu faktiskt tillhandahåller material för kontroll. En sådan tillsynsmetod kan medföra större resursåtgång och ökade kostnader för kontrollen hos oss i form av exempelvis reskostnader. Den ökade kostnaden för kontrollförfarandet skulle kunna medföra att den tillsynsavgift som alla transportföretag betalar

måste höjas alternativt att avgiftskonstruktionen ändras till exempelvis timtaxa. De företag som inte vill överlämna material kommer inte med säkerhet att göra det även om vi besöker företagen. Att ändra tillsynsmetod bedöms därför inte vara ett fullgott alternativ till den föreslagna regleringen och konsekvensutreds därför inte vidare.

3.4.2 Regleringsalternativ

Vi har övervägt ett flertal olika regleringsalternativ för att åstadkomma proportionalitet och flexibilitet i sanktionssystemet, och samtidigt en god regelefterlevnad. De olika alternativen utesluter nödvändigtvis inte varandra. Enligt vår uppfattning behöver flera av de olika regleringsalternativen genomföras för att uppnå den önskade effekten. Nedan redogörs för de olika tänkbara regleringsalternativen, var för sig. Men de regleringsalternativ som vi förordar konsekvensutreds därefter vidare tillsammans, som *ett* förslag, för att belysa den totala effekten av de samlade förslag till författningsändringar som vi lämnar.

Alternativ 1 – Sänkta och höjda avgifter

Sanktionsavgiften för MÖ sänks till 500 kronor och för AÖ till 1 000 kronor. Inom allvarlighetsgraden MAÖ ändras avgiften så att den, beroende på vilken överträdelsetyp det är fråga om, kan variera mellan 2 000 kronor och 20 000 kronor. För synnerligen allvarlig överträdelse (SAÖ) kan avgiften, beroende på typ av överträdelse, vara 8 000 kronor eller 20 000 kronor.

En sänkning av avgiften för MÖ och AÖ innebär att den sammanlagda sanktionsavgiften för dessa överträdelser blir mer proportionerlig i förhållande till allvarlighetsgraderna.

En differentiering av avgiften för vissa överträdelser inom allvarlighetsgraden MAÖ leder också till en ökad proportionalitet: avgiften blir lägre för sådana överträdelser som visserligen är mycket allvarliga enligt bilagan till FKV, men ändå inte är jämförbara med andra mycket allvarliga överträdelser, se avsnitt 2.1.1. En högre avgift för rent fusk eller döljande av uppgifter bör vara mer avskräckande och därmed också leda till en ökad regelefterlevnad.

Alternativ 2 – Gradvis ökande sanktionsavgift

Sanktionsavgifterna för vissa typer av överträdelser ökar gradvis, i förhållande till hur mycket den aktuella bestämmelsen överträds. Det är proportionerligt att den som till exempel överskrider den dagliga körtiden med sju timmar får betala en högre sanktionsavgift än den som överskrider körtiden med fyra timmar. Enligt de nuvarande bestämmelserna är sanktionsavgiften dock lika hög i detta exempel. Om sanktionsavgiften för en sådan typ av överträdelse i stället ökar gradvis i förhållande till hur

mycket bestämmelsen överträds blir sanktionen för den som grovt bryter mot reglerna betydligt mer kännbar, vilket också har en avskräckande effekt för de mest allvarliga överträdelserna. Förslaget påverkar inte alls den som följer reglerna, och det innebär ingen eller endast en mindre skillnad för dem som inte överträder reglerna lika grovt.

Alternativ 3 – Höjd sanktionsavgift när företagskontroll inte kunnat genomföras

Sanktionsavgiften när företagskontroll inte har kunnat genomföras behålls oförändrad på 20 000 kronor per fordon vid första tillfället. Vid varje tillfälle därefter som företagskontroll inte kan genomföras på grund av att företaget inte skickar in material ökar sanktionsavgiften med ytterligare 20 000 kronor per fordon inom en treårsperiod från att föregående beslut vunnit laga kraft. En ökande sanktionsavgift för varje gång som ett företag inte medverkar till att företagskontroll kan genomföras bör leda till bättre regelefterlevnad när det gäller att skicka in material på vår begäran. Om alternativet dessutom kombineras med att maxbeloppet inte gäller vid den här typen av överträdelser kommer sanktionsavgiften att kunna få en än mer avskräckande effekt, eftersom det kan bli dyrare att inte skicka in material jämfört med om företagskontroll hade genomförts.

Alternativ 4 – Ändrade max- och takbelopp

Det högsta sammanlagda sanktionsbeloppet som får beslutas vid flera överträdelser (takbeloppet) höjs till 800 000 kronor. Sanktionsavgiften får inte överstiga en procent av näringsidkarens eller transportföretagets årsomsättning (maxbeloppet). Begränsningen till en procent av årsomsättningen gäller inte sanktionsavgift som påförs till följd av att material inte har skickats in och företagskontroll därför inte kunnat genomföras.

En höjning av takbeloppet till 800 000 kronor innebär att sanktionsavgiften för en majoritet av de företag (cirka 90 procent) som tas ut för företagskontroll inte kommer att nå upp till takbeloppet, se bilaga. Sanktionsavgiftens storlek kommer därför att vara mer proportionerlig mellan små och stora företag. Genom att sänka maxbeloppet till en procent av företagets årsomsättning förhindras sanktionsavgiften att bli oproportionerligt hög i förhållande till företagets storlek och omsättning. Vi bedömer att företagen i större utsträckning än i dag kommer att låta sig kontrolleras när maxbeloppet inte gäller för sanktionsavgift som påförs på grund av att företag inte kommer in med material till företagskontroll.

Alternativ 5 – Utökad möjlighet att sätta ned eller efterge avgift

En ytterligare punkt införs i befrielsebestämmelsen i 9 kap. 11 § FKV. Den har innebörden att det särskilt ska beaktas om överträdelser saknar betydelse i kontrollhänseende eller är obetydlig med hänsyn till syftet med den bestämmelse som har överträtts. Förändringen avser att öka

flexibiliteten i systemet och kan också bidra till att systemet upplevs som mer proportionerligt. Genom den nya bestämmelsen ges en möjlighet att något mjuka upp den förhållandevis strikta tillämpningen som följer av domstolspraxis. Även om transportföretaget inte kunnat visa att det gjort vad det skulle för att förhindra de aktuella överträdelserna, skulle vi alltså ha en möjlighet att helt eller delvis befria från avgift för sådana överträdelser som i det enskilda fallet kan bedömas sakna betydelse i kontrollhänseende eller är obetydliga. Det är dock fortfarande en grundförutsättning att det ska anses vara oskäligt att ta ut avgift i ärendet. Även den fortsatta tillämpningen av bestämmelsen ska därför präglas av restriktivitet. Men vid bedömningen av oskäligheten ska nu alltså ytterligare en omständighet alltid vägas in: överträdelsernas betydelse sett till kontrollens och reglernas syfte. Att även dessa omständigheter ska beaktas kan tänkas leda till något mer komplicerade skälighetsbedömningar, i vart fall innan ny domstolspraxis har bildats. Vi bedömer dock att fördelarna med de föreslagna ändringarna överväger.

Alternativ 6 – Ändrade sanktionsavgifter för förare när överträdelser begåtts i utlandet

Förare som begått överträdelser i ett annat EES-land, eller i Schweiz, får betala sanktionsavgift i Sverige för dessa överträdelser enligt de nivåer som är fastslagna i avsnitt 1 i bilagan till FKV, dock med begränsningen att avgiften för en enskild överträdelse kan vara högst 4 000 kronor. Sanktionsavgiften för dessa överträdelser följer då också i huvudsak den kategorisering som beslutats på gemenskapsnivå. Avgifterna för överträdelserna blir också mer proportionerliga eftersom de på ett bättre sätt återspeglar varje överträdelsets allvarlighetsgrad. En förare som begått överträdelser i ett annat EES-land eller i Schweiz får härmed också betala samma avgift för överträdelserna som en förare som döms att betala böter för motsvarande överträdelser begångna i Sverige.

Alternativ 7 – Varning i stället för sanktionsavgift

Ett varningsinstitut införs i FKV med innebörden att ett transportföretag som hålls ansvarigt för överträdelser, vid första kontrolltillfället och under vissa förutsättningar, endast får en varning i stället för att det påförs sanktionsavgift. Om brister kvarstår vid en uppföljande kontroll, som då skulle ske inom relativt kort tid, får företaget betala sanktionsavgift i vanlig ordning. Ett transportföretag som inte påförs sanktionsavgift vid första kontrolltillfället skulle kunna uppleva systemet som mer flexibelt och proportionerligt. För att få proportionalitet skulle det dock krävas att varning inte kan komma ifråga om det handlar om ett stort antal överträdelser, eller om det handlar om MAÖ och SAÖ. En nackdel med ett system med varning i stället för avgift vid första kontrolltillfället kan vara att incitamentet minskar för ett företag att förhindra överträdelser innan det kontrollerats första gången. Företaget kan då beakta att det antagligen inte skulle behöva

betala några sanktionsavgifter för överträdelser vid ett första kontrolltillfälle, om det inte handlar om många överträdelser eller MAÖ eller SAÖ. Att införa en varning i stället för sanktionsavgift skulle alltså kunna ha en negativ inverkan på regelefterlevnaden; det skulle i vart fall knappast ha någon positiv inverkan. Ett system med varning som kräver en uppföljande kontroll i närtid av samma företag borde också innebära att färre företag totalt sett blir föremål för kontroll om inte resurser tillförs kontrollverksamheten. Vid en sammanvägning av för- och nackdelarna med att kunna avstå att ta ut sanktionsavgift och i stället meddela varning finner vi att nackdelarna överväger. För att öka sanktionssystemets flexibilitet och proportionalitet utan att regelefterlevnaden försämras är det mer ändamålsenligt att utöka möjligheten att sätta ned eller efterge avgiften i vissa fall. Alternativet att införa ett varningsinstitut konsekvensutreds därför inte vidare.

Alternativ 8 – Maxbelopp för enskilda överträdelser

Sanktionsavgiften begränsas till ett maxbelopp för varje typ av överträdelse för att förhindra att sanktionsavgiften för vissa enskilda mindre överträdelser blir oproportionerligt hög. Det skulle dock medföra att det kunde upplevas vara ”fritt fram” vad gäller en viss typ av överträdelse när man uppnått maxbeloppet för överträdelseypen i fråga, vilket i så fall skulle ha en negativ inverkan på regelefterlevnaden. Alla typer av begränsningar i form av maxbelopp har samma inbyggda problematik: när man väl nått maxbeloppet kan man inte få ytterligare sanktionsavgifter. Men någon slags begränsning måste finnas och vi anser då att det är mer ändamålsenligt att begränsningarna för hur hög avgift som kan tas ut är relaterade till den sammanlagda sanktionsavgiften och inte till olika överträdelseypen. Förslaget konsekvensutreds därför inte vidare.

Alternativ 9 - Inget max- och takbelopp

Sanktionssystemet utformas utan någon begränsning av sanktionsavgiftens storlek. Ett sådant system skulle vara rättvist i den meningen att företagen får betala avgift för alla konstaterade överträdelser, utan hänsyn eller begränsning till företagets storlek eller årsomsättning. I ett sådant system skulle avgiften i vissa fall kunna bli oproportionerligt hög. Ett sanktionssystem utan någon som helst begränsning av sanktionsbeloppets storlek bedöms därför inte vara ett rimligt alternativ och förslaget konsekvensutreds inte vidare.

Alternativ 10 – Gradvis ökande takbelopp

Den sammanlagda sanktionsavgiftens storlek begränsas av ett takbelopp som ökar vid varje efterföljande kontroll inom ett visst tidsintervall. Exempelvis kunde takbeloppet vid det första kontrolltillfället vara 100 000 kronor, vid det andra tillfället 400 000 kronor och vid det tredje tillfället 800 000 kronor. Samtliga kontrolltillfällen skulle ske inom ett visst

tidsintervall, till exempel inom tre år. För att ett en sådan regel ska få avsedd effekt kommer samma företag att behöva tas in för kontroll flera gånger inom det bestämda tidsintervallet. Konsekvensen blir alltså att samma företag kontrolleras oftare, och att det därmed totalt sett blir färre företag som kontrolleras. Ett system med gradvis ökande takbelopp bedöms därför inte vara ett rimligt alternativ och förslaget konsekvensutreds inte vidare.

Alternativ 11 – Företags årsomsättning beräknas utifrån ett schablonbelopp per fordon

Företagens årsomsättning bestäms utifrån ett schablonbelopp per fordon istället för att utgå från företagets verkliga årsomsättning. Sanktionsavgiften för företag som har hög årsomsättning där endast en mindre del utgörs av transportverksamhet blir då jämförbar med sanktionsavgiften för ett företag med samma antal fordon men med lägre årsomsättning. Hur mycket ett fordon verkligen omsätter är dock beroende på hur mycket och i vilken verksamhet som fordonet används. Att fastställa ett genomsnittligt schablonbelopp kan därför ge ett missvisande resultat och det finns risk för att sanktionsavgiften blir oproportionerlig. Förslaget bedöms därför inte vara ett rimligt alternativ och förslaget konsekvensutreds inte vidare.

3.5 Samhällsekonomisk analys, alternativ 1–6

Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Inom godstransportnäringen finns cirka 16 700 företag med yrkestrafiktillstånd.³⁰ En övervägande majoritet av företagen, 91 procent har 0–9 anställda, 8,7 procent har 10–99 anställda och 0,3 procent har fler än 100 anställda.³¹

Inom persontransportnäringen, exklusive taxi, finns cirka 900 företag med yrkestrafiktillstånd.³² Företagens storlek varierar från 0 anställda till över 500 anställda. 80 procent av företagen har 0–9 anställda, 18 procent av företagen har 10–99 anställda och två procent har fler än 100 anställda.³³

Vi kontrollerar årligen cirka 150 godstransport- och bussföretag vid företagskontroll. Urvalet baserar sig på ett riskvärderingssystem, där företag med högt riskvärde kontrolleras oftare än företag med lågt riskvärde. De företag som vi granskat i denna utredning har i genomsnitt haft 46 förare, 19 fordon och en årsomsättning på cirka 78,4 miljoner kronor, se bilaga.

Transportstyrelsen beslutar även om sanktionsavgift för cirka 400 företag per år i så kallade arbetsgivaransvarsärenden. Det är ärenden där polisen har

³⁰ Uppgift ur vägtrafikregistret 2017-02-28, gemenskapstillstånd ej medräknade.

³¹ Transportstyrelsen. Godstrafikmarknaden på väg – producenter. En kartläggning av åkeriföretagen och deras förutsättningar på marknaden. TSV 2015-2106, s. 19-20.

³² Uppgift ur vägtrafikregistret 2017-02-28, gemenskapstillstånd ej medräknade.

³³ Sveriges bussföretag. Statistik om bussbranschen – april 2016. ss. 57-58.

uppmärksammat överträdelser vid kontroll på väg och rapporterat in överträdelserna till oss. Därefter prövar vi arbetsgivarens ansvar.

Det är således ett mindre antal av de företag som finns på transportmarknaden som är direkt berörda av den föreslagna regleringen. För företag med god regelefterlevnad innebär förslagen ingen förändring. Sådana företag har ett lågt riskvärde, eller inget riskvärde alls, och tas normalt sett inte ut till företagskontroll.

Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Regleringen beräknas inte medföra någon ökning av företagens administrativa kostnader i förhållande till dagens reglering. De redan befintliga skyldigheterna att bevara och överlämna information med mera kvarstår oförändrade.

Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

För företag som vid en kontroll konstateras ha enbart överträdelser av allvarlighetsgraderna MÖ och AÖ (samt vissa MAÖ) kommer den sammanlagda sanktionsavgiften att halveras jämfört med dagens reglering. För företag som vid kontrollen konstateras ha överträdelser av allvarlighetsgraderna MAÖ och SAÖ kommer den sammanlagda avgiften att kunna bli högre än enligt dagens reglering. Ju mer en kör- och vilotidsregel överträds, desto högre blir sanktionsavgiften.

För de företag som inte skickar in begärt material till en företagskontroll kommer den sammanlagda sanktionsavgiften vid det första kontrolltillfället att vara oförändrad i jämförelse med dagens reglering, det vill säga 20 000 kronor per fordon som används i verksamheten. Vid efterföljande företagskontroll, om det begärda materialet fortfarande inte skickas in, kommer sanktionsavgiften att dubblas till 40 000 kronor per fordon. Vid det tredje kontrolltillfället ökar sanktionsavgiften med ytterligare 20 000 till 60 000 kronor per fordon, och så vidare. Eftersom maxbeloppet på en procent av ett företags årsomsättning inte ska gälla för sanktionsavgift där företagskontroll inte kunnat genomföras, kan sanktionsavgiften i vissa fall komma att uppgå till mer än en procent av årsomsättningen.

En höjning av takbeloppet till 800 000 kronor och en samtidig sänkning av maxbeloppet till en procent av årsomsättningen innebär att de företag som har en årsomsättning på över 20 miljoner kronor och ett stort antal överträdelser kommer att kunna få en högre sammanlagd avgift än enligt dagens bestämmelser. Företag med en mindre årsomsättning än 20 miljoner kronor kan däremot få en lägre sammanlagd avgift. En jämförelse med utfallet i de kontroller som hittills genomförts visar att med dessa max- och

takbelopp skulle 44 procent av de kontrollerade företagen ha fått en lägre sammanlagd sanktionsavgift och 56 procent en högre avgift.

I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

Genom att de sammanlagda sanktionsavgifterna blir mer proportionerliga i förhållande till företagets storlek, bör regleringen ha en positiv påverkan på konkurrensförhållandena för företagen. En konsekvens av att sänka maxbeloppet till en procent av företagets årsomsättning blir dock att mindre företag med en låg årsomsättning kan få betala ett lägre sammanlagt maxbelopp för sina överträdelser jämfört med i dag, även om det rör sig om ett mycket stort antal överträdelser. Ett företag skulle i ett sådant läge kunna göra bedömningen att de fördelar ur konkurrenshänseende med mera som det kan innebära att bryta mot reglerna överväger den ekonomiska risk som företaget därmed tar. Ett företag som vid upprepade tillfällen bryter mot reglerna kommer dock så småningom att bli föremål för tillsyn med avseende på trafikillståndet. Risken att få sitt tillstånd återkallat får anses ha en sådan repressiv verkan som ändå motverkar risken för försämrad regelefterlevnad.

Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Den sammantagna effekten av de föreslagna ändringarna bör leda till en ökad regelefterlevnad hos transportföretagen. Det bör då också leda till att fler transportföretag konkurrerar på lika villkor, att förarnas sociala situation blir bättre och att trafiksäkerheten höjs.

Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

De föreslagna ändringarna innebär alltså att sanktionsavgiftens storlek begränsas i förhållande till företagets årsomsättning, och regleringen tar därmed också särskild hänsyn till små företag. Några ytterligare särskilda hänsyn till små företag behöver inte tas.

3.5.1 Konsumenter

Förslagen bedöms inte ha några konsekvenser för konsumenter.

Transportföretag som begår många grövre överträdelser och därför har en låg regelefterlevnad kan med de nu lämnade förslagen få en ökad kostnad i sin verksamhet eftersom företaget kan få betala en högre sanktionsavgift. Möjligheterna för transportföretaget att föra över denna kostnadsökning på sina kunder, transportköparna, är dock förmodligen begränsade då dessa antagligen i så fall skulle välja en annan leverantör av transporttjänsten. Det borde därför inte bli någon kostnadsökning för konsumenten i slutledet.

3.5.2 Statens finanser

Intäkterna i form av sanktionsavgifter beräknas totalt sett öka från cirka 31,2 miljoner kronor per år till cirka 47,2 miljoner kronor till följd av de

föreslagna ändringarna, se bilaga. Det finns dock en betydande osäkerhetsfaktor i dessa beräkningar eftersom vi inte med säkerhet kan veta utfallet i kommande kontroller. Om förslagen medför att regelefterlevnaden ökar i stort, kan intäkterna från sanktionsavgifter komma att minska på sikt.

3.5.3 Samhället i övrigt

Att sanktionsavgiften i vissa fall kan bli högre än vad som är möjligt i nuläget, i synnerhet om det är fråga om MAÖ eller SAÖ, borde leda till en högre regelefterlevnad. Detta i sin tur medför en förbättrad säkerhet i transportsystemet för alla trafikanter. Risk för företagen att drabbas av höga sanktionsavgifter vid grova överträdelser av regelverket borde också främja konkurrenssituationen mellan transportföretagen och förbättra förarnas sociala situation.

3.5.4 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Berörda myndigheter förutom Transportstyrelsen är de rättsvårdande myndigheterna Åklagarmyndigheten, Polismyndigheten samt i viss mån domstolsväsendet.

För Transportstyrelsens del innebär förslagen att mallar och blanketter behöver justeras. Förändringarna i regelverket medför även att ny praxis behöver utarbetas och att personal inom kontrollverksamheten behöver viss intern utbildning. Detta bedöms föranleda viss ökad resursåtgång inledningsvis.

Förslagen kan även innebära att själva kontrollförfarandet förlängs vid företagskontroll och i arbetsgivaransvarsärenden. Det är främst beräkningen av de gradvis ökande sanktionsavgifterna som kan ta längre tid, då varje överträdelse behöver beräknas för sig. Till dess ett lämpligt it-stöd har tagits fram för dessa beräkningar kommer det behöva ske manuellt, vilket kommer att kräva mer resurser. Sammantaget uppskattar vi att den ökade tidsåtgången leder till att det krävs en ytterligare årsarbetskraft för att uppnå de uppsatta målen för verksamheten.

En förändring av regelverket kan inledningsvis föranleda en ökning av antalet överklaganden till Förvaltningsrätten i Falun, vilket medför en ökad resursåtgång även för Transportstyrelsen. Eftersom vissa företag kommer att få en lägre avgift än enligt dagens bestämmelser medan andra kommer att kunna få en högre avgift är det svårt att uppskatta hur stor en sådan ökning kan bli. Under 2016 har 42 procent av besluten i företagskontrollerna och 15 procent av besluten i arbetsgivaransvarsärendena överklagats.

Åklagarmyndigheten kan behöva göra anpassningar i Riksåklagarens ordningsbetskatalog så att bötesbeloppen för förarna motsvarar de ändrade sanktionsavgifterna för motsvarande överträdelser.

3.6 Fördelningsanalys

Det finns ingen fördelning av kostnader att ha hänsyn till. Sammantaget bör inte förslaget innebära någon större ändring av nuvarande förhållanden rörande den yrkesmässiga trafiken på väg.

3.7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Förslaget är i linje med transportpolitikens övergripande mål, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Inga effekter kan förutses vad gäller funktionsmålet.

Ett effektivt och proportionerligt sanktionssystem ökar regelefterlevnaden vilket i sin tur ökar trafiksäkerheten och förbättrar den sociala situationen för förare. De föreslagna förändringarna stämmer därför väl överens med hänsynsmålet.

3.8 Vad är förslaget?

Förslaget är att genomföra regleringsalternativen 1–6.

1. Sanktionsavgifterna för MÖ och AÖ sänks till 500 kronor respektive 1 000 kronor. Avgifterna differentieras inom allvarlighetsgraderna MAÖ och SAÖ.
 2. Avgifterna för vissa MAÖ och SAÖ ökar successivt beroende på hur mycket regeln har överträtts.
 3. Vid varje tillfälle som företagskontroll inte kan genomföras på grund av att företaget inte skickar in material ökar sanktionsavgiften med 20 000 kronor per fordon inom en treårsperiod från att föregående beslut vunnit laga kraft. Sanktionsavgiften begränsas i dessa fall inte av maxbeloppet, utan endast av takbeloppet.
 4. Takbeloppet höjs till 800 000 kronor och maxbeloppet sänks till en procent av företagets årsomsättning.
 5. Möjligheterna att befria från sanktionsavgift när det skulle vara oskäligt att ta ut avgiften utökas genom att det särskilt ska beaktas om överträdelsen saknar betydelse ur kontrollsynpunkt eller med hänsyn till syftet med bestämmelsen.
 6. Sanktionsavgifterna för överträdelser begångna i utlandet men som uppmärksammas vid kontroll i Sverige anpassas så att de stämmer överens med den kategorisering av överträdelsernas allvarlighetsgrad som har bestämts på gemenskapsnivå, och med de böter som kan utfärdas i Sverige för samma typ av överträdelse.
-

3.9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa

Förslaget överensstämmer med EU-rättslig reglering.

4 Författningskommentar

4.1 Förslaget till ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

4.1.1 9 kap. 7 §

Hänvisningen i 9 kap. 7 § till avsnitt 3 i bilagan ändras till avsnitt 2 i bilagan.

4.1.2 9 kap. 11 §

9 kap. 11 § i förordningen kompletteras med en ny punkt, 4. Ändringen medför att vid bedömningen av om det är oskäligt att ta ut avgift med fullt belopp för en överträdelse ska det även särskilt beaktas om överträdelser saknar betydelse i kontrollhänseende eller är obetydlig med hänsyn till syftet med den bestämmelse som har överträtts.

4.1.3 10 kap. 3 §

De begränsningar som följer av 10 kap. 3 § andra stycket i förordningen av hur stor sammanlagd sanktionsavgift som kan tas ut ändras. Takbeloppet som för närvarande är 200 000 kronor höjs till 800 000 kronor, och sanktionsavgift kan aldrig tas ut med högre belopp än så i ett och samma ärende. Den ytterligare begränsning som är kopplad till näringsidkarens eller transportföretagets årsomsättning (maxbeloppet) sänks från nuvarande tio procent till en procent. Begränsningen vad gäller maxbeloppet är dock inte tillämplig vad gäller överträdelser där avgift tas ut för att förarkort, diagramblad och uppgifter från färdskrivare inte bevarats eller tillgängliggjorts, och det lett till att företagskontroll inte har kunnat genomföras. Avgiften i dessa ärenden begränsas dock av takbeloppet på 800 000 kronor. I bestämmelsen anges också att avgift som tas ut enligt 9 kap. 9 § högst kan tas ut med 4 000 kronor för en enskild överträdelse. Även om avgiften enligt avsnitt 1 för en viss överträdelse som föraren begått är högre så kan föraren alltså ändå inte påföras mer än 4 000 kronor för den överträdelser. Den högsta sammanlagda avgift som kan tas ut av en förare är alltså 10 000 kronor.

4.1.4 Bilagan

I bilagan till förordningen införs de ändrade avgifter som redogjorts för i avsnitt 2.1.1–2.1.3. Det hittillsvarande innehållet i avsnitt 2 utgår eftersom även avgifter enligt 9 kap. 9 § i fortsättningen ska tas ut enligt avsnitt 1. Innehållet i nuvarande avsnitt 3 i bilagan ersätter innehållet i avsnitt 2 och avsnitt 3 utgår därmed.

Bilaga: Beräkningar

I bilagan finns de beräkningar som har legat till grund för de resultat som finns återgivna i förslagen. Beräkningarna utgår ifrån 300 slumpmässigt utvalda företagskontroller som har beslutats under åren 2014 till 2016. Transportstyrelsen beslutar årligen i ungefär 150 företagskontroller, urvalet motsvarar därmed två års kontroller. Urvalet motsvarar ungefär den genomsnittliga storleken på företagen som kontrollerats i företagskontroller, och den genomsnittliga sammanlagda sanktionsavgiften avviker inte från den genomsnittliga avgiften över tid i alla företagskontroller.

Eftersom urvalet består av företagskontroller som genomförts innan kategoriseringsförordningen införlivats i FKV har de överträdelsetyper som tagits bort i och med kategoriseringsförordningen även tagits bort i beräkningarna. Det gäller både för beräkningar av hur kontrollresultaten sett ut i nuläget likaväl som vid ett eventuellt införande av förslagen ovan. Syftet med det är att kunna göra en rättvisande jämförelse mellan resultatet av nuvarande och det föreslagna sanktionssystemet.

Utöver de 300 genomförda företagskontrollerna finns det i samma underlag statistik för 100 ärenden där företagskontroll inte har kunnat genomföras.³⁴

I beräkningarna utgår vi från att de ändringar i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. som Transportstyrelsen föreslagit i sin framställan den 21 september 2016 kommer att genomföras.

Beräkningar för avsnitt 2.1.1

Beräkningar 20 000 kronor för saknade fordonsuppgifter

I förslaget anges att det i genomsnitt finns två förare per fordon. I underlaget finns det sammanlagt 13 744 förare och 5 609 fordon. Det innebär att det i genomsnitt är 2,45 förare per fordon, vilket vi avrundat till två förare per fordon i rapporten.

Beräkningar för andel av den sammanlagda sanktionsavgiften

För att beräkna hur stor andel sanktionsavgiften (SA) för en enskild allvarlighetsgrad (AG) är av den totala sammanlagda sanktionsavgiften (SSA) har vi sett till antalet överträdelser (ÖT) per allvarlighetsgrad, vilken sanktionsavgift det i nuläget är för vardera allvarlighetsgrad samt hur hög den hopräknade avgiften är för respektive allvarlighetsgrad:

AG	Antal ÖT	SA	Total SA	Andel av SSA
MÖ	8 678 st	1 000 kr	8 678 000 kr	5,39 %

³⁴ Den fullständiga statistiken för de 400 ärendena finns att begära ut i ärende TSV 2015-3533 hos Transportstyrelsen.

AÖ	3 360 st	2 000 kr	6 720 000 kr	4,18 %
MAÖ	36 312 st	4 000 kr	145 248 000 kr	90,26 %
SAÖ	34 st	8 000 kr	272 000 kr	0,17 %
Totalt	48 384 st	---	160 918 000 kr	100 %

Tabell 6. Andel av den totala sammanlagda sanktionsavgiften utifrån allvarlighetsgrad i nuläget

I tabellen framgår det att den totala sammanlagda sanktionsavgiften för MÖ och AÖ utgör 9,57 procent av den totala sammanlagda avgiften totalt. Det har avrundats till tio procent i rapporten.

Sedan har samma beräkningar gjorts utifrån de förslag som tagits fram:

AG	Antal ÖT	SA	Total SA	Andel av SSA
MÖ	8 678 st	500 kr	4 339 000 kr	3,15 %
AÖ	3 360 st	1 000 kr	3 360 000 kr	2,44 %
MAÖ	14 212 st	2 000 kr	28 424 000 kr	20,63 %
	18 596 st	4 000 kr	74 384 000 kr	53,98 %
	3 088 st	6 000 kr	18 528 000 kr	13,45 %
	416 st	20 000 kr	8 320 000 kr	6,04 %
SAÖ	20 st	8 000 kr	160 000 kr	0,12 %
	14 st	20 000 kr	280 000 kr	0,20 %
Totalt	48 384 st	---	137 795 000 kr	100,01 %

Tabell 7. Andel av den totala sammanlagda sanktionsavgiften utifrån allvarlighetsgrad enligt förslag

I tabellen framgår det att den totala sammanlagda sanktionsavgiften för MÖ och AÖ utgör 5,59 procent av den totala sammanlagda avgiften totalt. Det har avrundats till sex procent i rapporten.

Beräkning för genomsnittlig sammanlagd sanktionsavgift per kontroll

Vid beräkningen av den genomsnittliga sammanlagda sanktionsavgiften i de 300 företagskontrollerna har summorna i föregående beräkning använts. Genomsnittet med dagens sanktionsavgifter är (avrundat till hela kronor):

AG	Antal ÖT	SA	Total SA	SA/kontroll
MÖ	8 678 st	1 000 kr	8 678 000 kr	28 927 kr
AÖ	3 360 st	2 000 kr	6 720 000 kr	22 400 kr
MAÖ	36 312 st	4 000 kr	145 248 000 kr	484 160 kr
SAÖ	34 st	8 000 kr	272 000 kr	907 kr
Totalt	48 384 st	---	160 918 000 kr	536 393 kr

Tabell 8. Genomsnittlig sanktionsavgift per kontroll i nuläget

Motsvarande beräkning enligt de föreslagna avgiftsnivåerna blir (avrundat till hela kronor):

AG	Antal ÖT	SA	Total SA	SA/kontroll
MÖ	8 678 st	500 kr	4 339 000 kr	14 463 kr
AÖ	3 360 st	1 000 kr	3 360 000 kr	11 200 kr
MAÖ	14 212 st	2 000 kr	28 424 000 kr	94 747 kr
	18 596 st	4 000 kr	74 384 000 kr	247 947 kr
	3 088 st	6 000 kr	18 528 000 kr	61 760 kr
	416 st	20 000 kr	8 320 000 kr	27 733 kr
SAÖ	20 st	8 000 kr	160 000 kr	533 kr
	14 st	20 000 kr	280 000 kr	933 kr
Totalt	48 384 st	---	137 795 000 kr	459 317 kr

Tabell 9. Genomsnittlig sanktionsavgift per kontroll enligt förslag

För att sedan få jämförbara siffror med föregående tabell får den genomsnittliga avgiften enligt förslaget summeras per allvarlighetsgrad. Resultatet och den procentuella skillnaden blir då:

AG	SA/kontroll (nu)	SA/kontroll (förslag)	Förslag/nu (i %)
MÖ	28 927 kr	14 463 kr	50 %
AÖ	22 400 kr	11 200 kr	50 %
MAÖ	484 160 kr	432 187 kr	89,27 %
SAÖ	907 kr	1 467 kr	161,74 %
Totalt	536 393 kr	459 317 kr	85,63 %

Tabell 10. Jämförelse av nuvarande och föreslagen genomsnittlig sanktionsavgift per kontroll

I den beräkningen framgår det att den genomsnittliga sanktionsavgiften för exempelvis SAÖ ökar med 61,75 procent men för MAÖ sänks den med 10,73 procent. Totalt sänks genomsnittet med 14,37 procent.

Beräkningar för avsnitt 2.1.2

Beräkning för antalet påslag som sker

För att beräkna hur många påslag som sker per överträdelse (Påslag/ÖT) har uttaget skett per överträdelsestyp (ÖT-typ) och per allvarlighetsgrad (AG):

ÖT-typ	AG	Antal ÖT	Antal påslag	Påslag/ÖT
B3	MAÖ	21	62	2,95
B7	MAÖ	136	239	1,76
C3	MAÖ	1 160	2 240	1,93
D3	MAÖ	109	105	0,96
D6	MAÖ	654	1 026	1,57
D9	MAÖ	224	185	0,83

D12	MAÖ	15	10	0,67
D15	MAÖ	159	369	2,32
D18	MAÖ	115	337	2,93
D21	MAÖ	0	0	0
E3	MAÖ	0	0	0
E5	MAÖ	0	0	0
E7	MAÖ	0	0	0
Totalt:	MAÖ	2 593	4 573	1,76
B4	SAÖ	3	17	5,67
B8	SAÖ	17	45	2,65
B12	SAÖ	0	0	0
B16	SAÖ	0	0	0
Totalt:	SAÖ	20	62	3,1

Tabell 11. Genomsnittligt antal påslag per överträdelsetyp

I tabellen ovan kan man utläsa genomsnittet av påslag per överträdelsetyp och per allvarlighetsgrad, som sedan avrundats i avsnitt 2.1.2.

Beräkning av inverkan på sammanlagda sanktionsavgiften

För att beräkna genomsnittet som påslagen får på den genomsnittliga sammanlagda sanktionsavgiften har en beräkning skett av hur stor avgiften är och respektive allvarlighetsgrads påslag (Total SA), vilket sedan har delats med de 300 företagskontrollerna (SA/kontroll) i underlaget:

AG	Antal påslag	Avgift	Total SA	SA/kontroll
MAÖ	4 573	500	2 286 500 kr	7 622 kr
SAÖ	62	1 000	62 000 kr	207 kr
Totalt:	4 635	---	2 348 500 kr	7 828 kr

Tabell 12. Genomsnittlig ökning av sanktionsavgiften per kontroll

Beräkningarna för avsnitt 2.1.1 har varit utgångspunkten i beräkningen för vilken inverkan gradvis ökande sanktionsavgift har på den sammanlagda sanktionsavgiften:

Avsnitt	Total SA	SA/kontroll
2.1.1	137 795 000 kr	459 317 kr
2.1.2	2 348 500 kr	7 828 kr
Totalt:	140 143 500 kr	467 145 kr

Tabell 13. Förändrad genomsnittlig sammanlagd sanktionsavgift med anledning av påslag

Till sist sätts den beräknade genomsnittliga sanktionsavgiften i förhållande till hur motsvarande belopp ser ut i nuläget:

	Total SA	SA/kontroll	Förslag/nu (i %)
Nuläge	160 918 000 kr	536 393 kr	---
Förslag	140 143 500 kr	467 145 kr	---
Skillnad:	-20 774 500 kr	-69 248 kr	87,09 %

Tabell 14. Jämförelse av nuvarande och föreslagen genomsnittlig sanktionsavgift per kontroll

Beräkningen visar att den genomsnittliga sammanlagda sanktionsavgiften minskar med 69 248 kronor från nuläget med förslagen som återges i avsnitt 2.1.1 och 2.1.2. Procentuellt sett minskar sanktionsavgiften med 12,91 procent, jämfört med 14,37 procent om man enbart tar i beaktande förslagen i avsnitt 2.1.1.

Beräkningar för avsnitt 2.1.4

Beräkning av genomsnittlig årsomsättning och årsomsättning per fordon

Av de 300 företagskontroller (FK) som utgör underlaget har årsomsättningen uppskattats i 16 fall då årsomsättning saknats vid kontrolltillfället. Vid beräkningen av genomsnittlig årsomsättning har de 16 kontrollerna bortsetts ifrån eftersom de är uppskattade utifrån en schablon. I de återstående 284 företagskontrollerna är årsomsättningen per kontroll (ÅO/FK):

Antal FK	Omsättning	ÅO/FK
284	22 263 971 897 kr	78 394 267 kr

Tabell 15. Beräkning genomsnittlig årsomsättning per kontroll

Beräkning av genomslag av dagens max-/takbelopp

För att beräkna hur stor andel av företagskontrollerna i underlaget som har begränsats av dagens max-/takbelopp har resultatet av de 300 kontrollerna gått igenom och jämförts med respektive företags årsomsättning. Då det är en beräkning utifrån de faktiska sammanlagda sanktionsavgifterna har hänsyn även tagits till om avgiften i något fall har satts ned med anledning av oskälighet (vilket inte framgår om man beräknar sanktionsavgiften utifrån antalet överträdelser), och de 16 företagskontroller där årsomsättningen har uppskattats omfattas också av beräkningarna.

- Av de 300 kontrollerna är det fyra fall där årsomsättningen är under två miljoner kronor *och* den sammanlagda sanktionsavgiften överstiger tio procent av omsättningen. Därför är det en procent (1,33 %) av kontrollerna som begränsas av maxbeloppet.
- Av de resterande 296 kontrollerna är det 139 stycken där årsomsättningen överstiger två miljoner kronor och som har en sammanlagd sanktionsavgift som överstiger 200 000 kronor. Därför är det 46 procent (46,33 %) av kontrollerna som begränsas av takbeloppet.

- I de resterande 157 kontrollerna överstiger inte den sammanlagda sanktionsavgiften 200 000 kronor och inte heller tio procent av årsomsättningen. Därför begränsas inte de kontrollerna av vare sig max- eller takbelopp och utgör 52 procent (52,33 %) av kontrollerna.

Beräkning av genomslag av de föreslagna max-/takbeloppen

För att beräkna hur stor andel av företagskontrollerna i underlaget som skulle begränsas av de föreslagna max-/takbeloppen har resultatet av de 300 kontrollerna räknats om enligt avsnitt 2.1.1 och 2.1.2. Resultaten har sedan jämförts med respektive företags årsomsättning. I beräkningen har ingen hänsyn tagits till eventuella nedsättningar utifrån oskälighet utan utgår från det faktiska antalet överträdelser, och de 16 företagskontroller där årsomsättningen har uppskattats omfattas också av beräkningarna (med samma schablon som tidigare).

- Av de 300 kontrollerna är det 102 fall där årsomsättningen är under 80 miljoner kronor och den sammanlagda sanktionsavgiften överstiger en procent av omsättningen. Därför är det 34 procent av kontrollerna som skulle begränsas av maxbeloppet.
- Av de resterande 198 kontrollerna är det 29 stycken där årsomsättningen överstiger 80 miljoner kronor och som har en sammanlagd sanktionsavgift som överstiger 800 000 kronor. Därför är det tio procent (9,67 %) av kontrollerna som skulle begränsas av takbeloppet.
- I de resterande 169 kontrollerna överstiger inte den sammanlagda sanktionsavgiften 800 000 kronor och inte heller en procent av årsomsättningen. Därför begränsas inte de kontrollerna av vare sig max- eller takbelopp och utgör 56 procent (56,33 %) av kontrollerna.

Beräkning av hur många kontroller som skulle resultera i en högre sanktionsavgift än 200 000 kronor, med hänsyn till avsnitt 2.1.1, 2.1.2 och 2.1.4

Vid beräkningen av hur många kontroller som skulle få en sammanlagd sanktionsavgift som överstiger 200 000 kronor med hänsyn till alla förslag har vi först tagit fram alla kontroller med en sammanlagd sanktionsavgift över 200 000 kronor. Sedan har vi sorterat ut de företag som har en årsomsättning över 20 miljoner kronor och då återstår det 117 kontroller. Eftersom vi tagit bort de årsomsättningar som har uppskattats är det 117 kontroller av 284 totalt, vilket är 41,20 procent. I avsnitt 2.1.4 har det avrundats till 41 procent.

Beräkning av årsomsättningens median samt hur många och hur stora företag som skulle kunna vara föremål för det föreslagna takbeloppet

Vid beräkningen av medianen för årsomsättningen har de 16 fall där årsomsättningen uppskattats tagits bort. De återstående 284 fallen har en

årsomsättning mellan 855 000 kronor och 5 880 913 000 kronor. Medianen av årsomsättningen är 27 253 500 kronor.

För att kunna omfattas av det föreslagna takbeloppet måste årsomsättningen överstiga 80 miljoner kronor då omsättningar under det beloppet skulle begränsas av maxbeloppet om en procent innan de når 800 000 kronor. Av de 284 årsomsättningar som finns i underlaget överstiger 53 stycken 80 miljoner kronor. Det innebär att 19 procent (18,66 %) av kontrollerna skulle kunna resultera i en sammanlagd sanktionsavgift som begränsas av 800 000 kronor. De 53 kontrollerna omfattar sammanlagt 2 641 fordon, vilket ger ett genomsnitt (2 641/53) av 50 (49,83) fordon per kontroll.

Beräkningar för avsnitt 3

Beräkning av genomsnitt av förare, fordon och årsomsättning per företagskontroll

Sett till de 300 företagskontroller som utgör underlaget för beräkningarna omfattar de 13 744 förare och 5 609 fordon. Det innebär att det i snitt är 45,8 förare per kontroll och 18,7 fordon per kontroll. Siffrorna har sedan avrundats i rapporten.

Vad gäller årsomsättningen finns den beräknad tidigare i bilagan under *Beräkningar för avsnitt 2.1.4*. När man jämför denna beräkning med de i föregående syfte är det viktigt att ha i åtanke att 16 av de 300 ärendena har bortsetts ifrån vid beräkningen av den genomsnittliga årsomsättningen.

Beräkning av förändrade intäkter för staten

Vid beräkningen av hur statens finanser påverkas av förslaget har uppgifter hämtats för både arbetsgivaransvarsärenden och företagskontroller, och vi har även beräknat för ärenden där företaget inte skickat in material i så hög grad att företagskontroll inte har kunnat genomföras.

I arbetsgivaransvarsärenden har vi under perioden 2011-2016 beslutat 1 895 ärenden med en sammanlagd påförd avgift om 33 460 621 kronor. Det innebär att det i snitt har påförts 17 657,32 kronor per ärende. Eftersom det utreds 400 ärenden av denna typ varje år så har inkomsten hittills varit 7 062 927,92 kronor per år. Eftersom de föreslagna ändringarna av sanktionsavgifter leder till att avgiften i genomsnitt minskar med 12,9 procent (se tabell 10) kommer den påförda sanktionsavgiften för den här ärendetypen minska till 6 151 103,92 kronor.

För beräkning vad gäller företagskontroll har urvalet om 300 kontroller använts och hälften av kontrollresultaten har slumpmässigt valts ut då vi genomför ungefär 150 företagskontroller per år. Enligt dagens sanktionsavgiftsbestämmelser uppgår den påförda sanktionsavgiften för ett år till 20 587 000 kronor. Genom att tillämpa de föreslagna bestämmelserna,

inklusive nytt max- och takbelopp, stiger den påförda avgiften till 34 748 470 kronor.

Vad gäller ärenden där vi inte har kunnat genomföra en företagskontroll på grund av att material inte kommit in eller är för bristfälligt har vi under åren 2012-2016 beslutat om sanktionsavgift i 641 ärenden (bortsett från arbetsgivaransvarsärenden). Av de ärendena är 112 ärenden där vi inte har kunnat genomföra företagskontroll, det vill säga 17,47 procent. Eftersom vi tar beslut om sanktionsavgift i drygt 150 kontroller under ett år innebär det att vi i snitt även beslutar i 32 ärenden där vi inte kunnat genomföra företagskontroll ($150/182=0,8242 = 82,4\%$). I underlaget för beräkningarna finns det 100 ärenden så avrundat motsvarar det tre år. Därför har vi beräknat vad den sammanlagda sanktionsavgiften i samtliga de ärendena är enligt dagens regler och utifrån de förslag vi lämnar, sedan har vi delat den summan med tre för att få fram den årligt påförda sanktionsavgiften. Enligt dagens sanktionsavgiftsbestämmelser uppgår den sammanlagda avgiften då till 3 573 333 kronor för ett år. Enligt förslaget skulle den sammanlagda sanktionsavgiften som påförs vara 6 280 000 kronor per år. Vid första beräkningen har ett maxbelopp om tio procent beaktats, och vid båda beräkningarna har respektive takbelopp beaktats. I beräkningen för resultatet utifrån våra förslag har vi även beaktat om det rört sig om det första, andra eller tredje ärendet av denna karaktär.

Det sammantaget innebär att den påförda sanktionsavgiften per år förändras enligt följande:

Typ av ärende	Nuvarande	Förslag	Skillnad
AG-ärende	7 062 927,92 kr	6 151 103,92 kr	-911 824 kr
Ftg-kontroll	20 587 000 kr	34 748 470 kr	14 161 470 kr
Ej genomförd k	3 573 333 kr	6 280 000 kr	2 706 667 kr
Totalt:	31 223 260,92 kr	47 179 573,92 kr	15 956 313 kr

Tabell 16. Beräkning av påförd sanktionsavgift per år i nuläget och enligt förslag