

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

li.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar över promemorian Lättnader för företag vid tillämpningen av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen ser positivt på föreslagna förordningsändringar och tillstyrker i huvudsak förslagen, men det saknas ekonomiska och resursmässiga förutsättningar för Transportstyrelsen att hantera förslaget.

Ändringar i sanktionssystemet

Varning ska påföras istället för sanktionsavgift i vissa fall

Transportstyrelsen gör följande analys av föreslagen lydelse i 9 kap. 12 § punkten 1. Ett transportföretag som i samband med en vägkontroll har meddelats varning, för en eller flera överträdelse, kommer inte att kunna meddelas en ny varning för samma slag av överträdelse i samband med en senare företagskontroll. Detta under förutsättning att företagskontrollen av det aktuella företaget sker inom den tid för vilken det är möjligt att beakta tidigare överträdelse eller varningar. I samband med vägkontroll är det ett fordon och en förare som blir kontrollerade. En varning i det enstaka fallet som en vägkontroll utgör kan således få stor inverkan på ett företags möjligheter att i en senare företagskontroll kunna meddelas varning.

Transportstyrelsen kan mot bakgrund av promemorian inte avgöra om detta är en konsekvens som redan har beaktats eller inte. Vår bedömning är dock att föreslagen reglering inte kan ändras på ett enkelt sätt eftersom första punkten innehåller viktiga rekvisit i relation till EU-rätten som anger att sanktionerna ska vara proportionerliga, avskräckande och icke-diskriminerande. Att helt stryka första punkten skulle därför enligt vår bedömning innebära att sanktionen inte längre blir avskräckande.

Transportstyrelsen konstaterar vidare att den tid om fyra år bakåt i tiden som promemorian anger bör beaktas för att pröva om en varning utgör en tillräcklig åtgärd, kan komma att medföra vissa praktiska svårigheter. Det

gäller framförallt vid kontroll av utländska företag. Uppgifter om överträdelser som påverkar ett företags riskvärde ska finnas tillgängligt i två år. En farhåga är därför att utländska myndigheter kan sakna uppgifter om ett visst transportföretag längre bakåt i tiden än två år. Denna omständighet kan då medföra att utländska företag behandlas mer fördelaktigt än svenska. Detta om utländska företag kan meddelas en varning på nytt efter två år medan ett svenskt företag inte ska meddelas en ny varning för samma typ av överträdelser förrän efter fyra år. Transportstyrelsen anser mot bakgrund av ovanstående att det är rimligt att beakta två år istället för fyra år vid påförandet av varning istället för sanktionsavgift.

Författningsförslag

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

Föreslagen lydelse

Transportstyrelsens förslag

7 a §

Sanktionsavgift ska påföras den näringsidkare som bryter mot

1. artikel 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006 i lydelsen enligt förordning (EU) 2024/1258,

2. artikel 22.1 eller 22.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054,

3. *bestämmelserna* i 5 kap. 6 §, eller

4. *bestämmelsen* om verkstads-kort i 5 kap. 7 §.

Näringsidkarens ansvar enligt första stycket 1 och 2 gäller även överträdelser som har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

1. artikel 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006 i lydelsen enligt förordning (EU) 2024/1258,

2. artikel 22.1 eller 22.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054,

3. *bestämmelserna* i 5 kap. 6 §, eller

4. *bestämmelsen* om verkstads-kort i 5 kap. 7 §.

Näringsidkarens ansvar enligt första stycket 1 gäller även överträdelser som har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

Transportstyrelsen föreslår att lydelsen i 9 kap. 7 a § sista stycket första meningen inte ändras. Ansvar för överträdelser mot artikel 22.1 och 22.2 i EUs färdskrivarförordning (EU) nr 165/2014 träffar godkända montörer, verkstäder och fordonstillverkare. Någon sådan utländsk motpart finns inte i de kontroller som Transportstyrelsen eller Polismyndigheten genomför. Det kan även ifrågasättas om behov finns av att kunna påföra sanktionsavgifter

för överträdelser som har begåtts i en annan medlemsstat inom EES eller i Schweiz av svenska montörer, verkstäder eller fordonstillverkare. Särskilt eftersom avsaknaden av en underrättelseskyldighet för Swedac, som ansvarar för tillsynen på området, gör att sådana överträdelser för närvarande inte rapporteras in till Transportstyrelsen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Även om varning utgör en lättnad i sanktionssystemet kan avsaknaden av övergångsbestämmelser i denna del innebära ett ökat antal överklaganden av beslut som Transportstyrelsen fattar före ikraftträdandet men som vid den tidpunkten inte vunnit laga kraft. Domstolarna behöver pröva om varning ska påföras, även om Transportstyrelsen inte haft möjlighet att pröva frågan i samband med det överklagade beslutet. Det är sannolikt att domstolen i dessa mål vill att Transportstyrelsen ska yttra sig i fråga om möjligheten att påföra en varning, då andra avvägningar och omständigheter än vad som tidigare har kunnat beaktas kan komma att ligga till grund för bedömningen. Det medför enligt vår bedömning ett behov av extra handläggning i ett hundratal ärenden även för Transportstyrelsen. Denna tillkommande hantering kan påverka handläggningstiderna även för andra ärenden som hanteras inom ramen för detta verksamhetsområde.

Förordningsändringarna föreslås träda ikraft redan den 1 februari 2025. Tidpunkten för ikraftträdande motiveras med att det är angeläget att de nya bestämmelserna kan börja gälla så snart det går. Transportstyrelsen invänder inte mot den omständigheten i sak, men framhåller att förslagen kräver ändringar i flera it-system. Det saknas förutsättningar för Transportstyrelsen att genomföra nödvändiga systemförändringar i tid till förslaget ikraftträdandedatum, eftersom det råder brist på resurser för it-utvecklingsarbete då utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister är ett prioriterat område. Förslaget kräver även ändringar i det analysprogram som används för kontroller av kör- och vilotider. Detta system hanteras av en extern leverantör som har en ledtid på 12 månader från tidpunkten en beställning om förändringar i systemet skickas in. Utan nödvändigt systemstöd kommer detta förslag att kräva manuell hantering som innebär att utfallet av en kontroll inte registreras i vägtrafikregistret, vilket riskerar att leda till felaktigheter i själva utfallet, dvs. om varning eller sanktionsavgift ska påföras. Detta kan i sin tur även påverka det riskvärde som ett företag får till följd av en kontroll. En manuell hantering innebär vidare att det försvårar förutsättningarna att föra korrekt statistik om hur varningsinstitutet har använts. Även urvalet av företag för kontroll kan påverkas om vi saknar systematiska uppgifter om vilka företag som tidigare har meddelats varning eller inte. Transportstyrelsen menar mot denna bakgrund att datum för ikraftträdande inte kan bestämmas tidigare än den 1 februari 2026.

Konsekvenser

Transportstyrelsen bedömer att kostnaderna för systemutveckling uppgår till 1,5 mnkr. Kostnaderna finansieras med avgifter som tas ut av yrkestrafikföretag och intäkterna redovisas mot inkomstitel på statens budget. Vår bedömning är att i avsaknad av utökade medel kan vi inte genomföra nödvändiga systemförändringar. Den nuvarande ekonomiska situationen i myndigheten medför att vi har ett ansträngt läge även vad gäller it-utveckling och den undanträngningseffekt vi tidigare har flaggat för är nu ett faktum. Leveranser i projekt skjuts upp och vidmakthållande och planerad vidareutveckling av befintliga system samt korrigeringar av avvikelser i systemen prioriteras ned.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Anna Westerlund och utredare Karin Michaelsson, den senare föredragande.