Från:	Ivian Paulino Lorenzo
Till:	arbetsmiljoverket; kansliet@fordonsbesiktningsbranschen.se; info@foretagarna.se; forvaltningsrattenifalun; kammarrattenisundsvall; Kommerskollegium@kommerskollegium.se; info@mobilitysweden.se; mrf@mrf.se; info@nnr.se; registrator kansli; registrator; forbundet@kommunal.se; registrator@transport.se; info@transportforetagen.se; Regelrådet; tillvaxtverket; kontakt; registrator; susanne.jannesson@volvo.com; jennie.cato@scania.com; info@akeri.se
Kopia:	LI Remissvar; LI Registrator
Ärende:	Remiss av promemorian Genomförande av ändringar i kontrolldirektivet om allvarlighetsgraden av överträdelser av kör- och vilotidsregelverket. Dnr LI2024/00030
Datum:	den 9 januari 2025 15:26:55
Bilagor:	Remissmissiv Remiss av promemorian Genomförande av ändringar i kontrolldirektivet om allvarlighetsgraden i kontrolldirektivet.pdf Genomförande av ändringar i kontrolldirektivet om allvarlighetsgraden av överträdelser av kör- och vilotidsregelverket.pdf OJ_L_202400846_SV_TXT.pdf

---

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

Remissinstanser

1. AB Volvo
2. Arbetsmiljöverket
3. Fordonsbesiktningsbranschen
4. Företagarna
5. Förvaltningsrätten i Falun
6. Kammarrätten i Sundsvall
7. Kommerskollegium
8. Mobility Sweden
9. Motorbranschens riksförbund
10. Näringslivets regelnämnd
11. Polismyndigheten
12. Scania
13. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)
14. Svenska Kommunalarbetareförbundet
15. Svenska Transportarbetareförbundet
16. Sveriges Bussföretag
17. Sveriges Åkeriföretag
18. Regelrådet
19. Tillväxtverket
20. Transportföretagen
21. Transportstyrelsen
22. Åklagarmyndigheten

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 7 april 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/00030 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss (SB PM 2021:1). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Maria Gelin
Departementsråd

Regeringskansliet

Remiss

2025-01-09
LI2025/00030

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten

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

Remissinstanser

1. AB Volvo
2. Arbetsmiljöverket
3. Fordonsbesiktningsbranschen
4. Företagarna
5. Förvaltningsrätten i Falun
6. Kammarrätten i Sundsvall
7. Kommerskollegium
8. Mobility Sweden
9. Motorbranschens riksförbund
10. Näringslivets regelnämnd
11. Polismyndigheten
12. Scania
13. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac)
14. Svenska Kommunalarbetareförbundet
15. Svenska Transportarbetareförbundet
16. Sveriges Bussföretag
17. Sveriges Åkeriföretag
18. Regelrådet

Telefonväxel: 08-405 10 00
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Herkulesgatan 17
E-post: li.registrator@regeringskansliet.se

19. Tillväxtverket
20. Transportföretagen
21. Transportstyrelsen
22. Åklagarmyndigheten

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 7 april 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/00030 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss (SB PM 2021:1). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Maria Gelin
Departementsråd

Promemoria

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

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås ändringar i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. till följd av kommissionens delegerade direktiv om ändring i det s.k. kontrolldirektivet.

Det föreslås att allvarlighetsgraden av överträdelser av EU:s förordningar om kör- och vilotider och om färdskrivare ska bedömas i enlighet med hur överträdelsen viktas i det ändrade kontrolldirektivet när ett företags riskvärdering ska beräknas.

Med anledning av ändringarna i direktivet föreslås även vissa ändringar i fråga om ansvar för förare och företag vid sådana överträdelser. Bland annat föreslås att en näringsidkare som i strid med färdskrivarförordningen bryter färdskrivarens plombering, eller som utan lov eller felaktigt har installerat eller plomberat en färdskrivare, ska påföras en sanktionsavgift om 20 000 kronor.

Innehållsförteckning

1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. 3

2 Förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. 12

3 Riskvärdering 12

4 Ändringar i ansvarsbestämmelserna 14

5 Ändringar i bilagan med sanktionsavgifter 18

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser 23

7 Konsekvenser 24

Bilaga 1 Kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 av den 14 mars 2024 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet..... **Fel! Bokmärket är inte definierat.**

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

Härigenom föreskrivs[1] i fråga om förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.[2]

dels att bilagan till förordningen ska upphöra att gälla,

dels att 7 kap. 13 § och 9 kap. 5 och 7 a §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny bilaga av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
7 kap.	
13 §[3]	
Vissa företag ska kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Dessa kontroller ska baseras på det relativt stora antal överträdelser eller allvarliga överträdelser av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 samt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete som har begåtts inom företagets verksamhet (riskvärdering).	
	Vid riskvärderingen ska överträdelsens allvarlighetsgrad bedömas i enlighet med bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG, i lydelsen enligt kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846.

[1] Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet, i lydelsen enligt kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846.

[2] Senaste lydelse av bilagan 2021:1303.

[3] Senaste lydelse 2021:1303.

Lydelse enligt promemorian Lättnader för företag vid tillämpningen av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare (LI2024/01419)	*Föreslagen lydelse*
9 kap.	
5 §[4]	
Till penningböter döms den förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot	
1. artikel 6, 7, 8.2, 8.5–8.6a första stycket eller *12 tredje stycket* i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) 2024/1258, eller	1. artikel 6, 7, 8.2, 8.5–8.6a första stycket eller *8.6b* i förordning (EG) nr 561/2006, i lydelsen enligt förordning (EU) 2024/1258, eller
2. artikel 3.1, 27.2, 32.1, 33.1 tredje stycket, 34, 36.1, 36.2, 37.1 andra stycket eller artikel 37.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054.	2. artikel 3.1, *3.4, 3.4a,* 27.2, 32.1, 33.1 tredje stycket, 34, 36.1, 36.2, 37.1 andra stycket eller artikel 37.2 i förordning (EU) nr 165/2014, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054.
Bestämmelser om att påföra sanktionsavgift för överträdelser som har begåtts utanför Sverige finns i 9 §.	
7 a[5]	
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,	2. artikel *22* i förordning (EU) nr 165/2014, i lydelsen enligt förordning (EU) 2020/1054,
3. bestämmelserna i 5 kap. 6 §, eller	
4. bestämmelsen om verkstadskort 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. Denna förordning träder i kraft den 1 juni 2025.

2. För överträdelser som har begåtts före ikraftträdandet gäller 9 kap. 5 och 7 a §§ i den äldre lydelsen och den upphävda bilagan.

[4] Senaste lydelse 2021:310.
[5] Senaste lydelse 2021:310.

Avsnitt 1 Sanktionsavgifter enligt 9 kap. 7–9 §§

För varje överträdelse anges sanktionsavgiftens belopp efter kolon.

Efter varje överträdelsekod A1–J2 markeras överträdelsens allvarlighetsgrad med en eller flera asterisker enligt följande:

****	synnerligen allvarlig överträdelse
***	mycket allvarlig överträdelse
**	allvarlig överträdelse
*	mindre överträdelse

Förordning (EG) nr 561/2006

A Besättning

Överträdelse av artikel 5.1 genom att

A1 ** inte respektera lägsta ålder för konduktörer: 1 000 kronor.

B Körtider

Överträdelse av artikel 6.1 genom att överstiga den dagliga körtiden (9 timmar) när en förlängning till 10 timmar inte har medgetts och den sammanlagda körtiden är

B1 * längre än 9 timmar men kortare än 10 timmar: 500 kronor,

B2 ** minst 10 timmar men kortare än 11 timmar: 1 000 kronor,

B3 *** minst 11 timmar: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad timme från och med den tolfte timmen.

Överträdelse av artikel 6.1 genom att överstiga den dagliga körtiden (9 timmar) med 50 procent eller mer och den sammanlagda körtiden är

B4 **** minst 13 timmar 30 minuter: 8 000 kronor plus 1 000 kronor för varje påbörjad timme efter 14 timmar 30 minuter.

Överträdelse av artikel 6.1 genom att överstiga den dagliga körtiden (10 timmar) när förlängning medgetts och den sammanlagda körtiden är

B5 * längre än 10 timmar men kortare än 11 timmar: 500 kronor,

B6 ** minst 11 timmar men kortare än 12 timmar: 1 000 kronor,

B7 *** minst 12 timmar: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad timme från och med den trettonde timmen.

Överträdelse av artikel 6.1 genom att överstiga den dagliga körtiden (10 timmar) med 50 procent eller mer och den sammanlagda körtiden är

B8 **** minst 15 timmar: 8 000 kronor plus 1 000 kronor för varje påbörjad timme från och med den sextonde timmen.

Överträdelse av artikel 6.2 genom att den sammanlagda körtiden under en vecka är

B9 * längre än 56 timmar men kortare än 60 timmar: 500 kronor,

B10 ** minst 60 timmar men kortare än 65 timmar: 1 000 kronor,

B11 *** minst 65 timmar men kortare än 70 timmar: 4 000 kronor.
B12 **** minst 70 timmar: 8 000 kronor plus 1 000 kronor för varje påbörjad period om fyra timmar från och med den sjuttiofjärde timmen.

Överträdelse av artikel 6.3 genom att den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor är
B13 * längre än 90 timmar men kortare än 100 timmar: 500 kronor,
B14 ** minst 100 timmar men kortare än 105 timmar: 1 000 kronor,
B15 *** minst 105 timmar men kortare än 112 timmar 30 minuter: 4 000 kronor.
B16 **** minst 112 timmar 30 minuter: 8 000 kronor plus 1 000 kronor för varje tiotimmarsperiod som påbörjas efter 122 timmar 30 minuter.

C Raster
Överträdelse av artikel 7 genom att den oavbrutna körtiden utan rast är
C1 * längre än 4 timmar 30 minuter men kortare än 5 timmar: 500 kronor,
C2 ** minst 5 timmar men kortare än 6 timmar: 1 000 kronor,
C3 *** minst 6 timmar: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje trettiominutersperiod som påbörjas efter 6 timmar 30 minuter.

D Viloperioder
Överträdelse av artikel 8.2 genom att dygnsvilan, när reducerad dygnsvila inte medgetts, är
D1 * kortare än 11 timmar men minst 10 timmar: 500 kronor,
D2 ** kortare än 10 timmar men minst 8 timmar 30 minuter: 1 000 kronor,
D3 *** kortare än 8 timmar 30 minuter: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad timme som gör dygnsvilan kortare än 8 timmar.

Överträdelse av artikel 8.2 genom att dygnsvilan, när reducerad dygnsvila medgetts, är
D4 * kortare än 9 timmar men minst 8 timmar: 500 kronor,
D5 ** kortare än 8 timmar men minst 7 timmar: 1 000 kronor,
D6 *** kortare än 7 timmar: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad timme som gör dygnsvilan kortare än 6 timmar.

Överträdelse av artikel 8.2 genom otillräcklig uppdelning av dygnsvilan på så sätt att dygnsvilan, förutom minst en tretimmarsperiod, består av en viloperiod som är
D7 * kortare än 9 timmar men minst 8 timmar: 500 kronor,
D8 ** kortare än 8 timmar men minst 7 timmar: 1 000 kronor,
D9 *** kortare än 7 timmar: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad timme som gör perioden kortare än 6 timmar.

Överträdelse av artikel 8.5 genom att dygnsvilan vid multibemanning är
D10 * kortare än 9 timmar men minst 8 timmar: 500 kronor,
D11 ** kortare än 8 timmar men minst 7 timmar: 1 000 kronor,

D12 *** kortare än 7 timmar: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad timme som gör dygnsvilan kortare än 6 timmar.

Överträdelse av artikel 8.6 genom att veckovilan, när reducerad veckovila medgetts, är

D13 * kortare än 24 timmar men minst 22 timmar: 500 kronor,

D14 ** kortare än 22 timmar men minst 20 timmar: 1 000 kronor,

D15 *** kortare än 20 timmar: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad tvåtimmarsperiod som gör dygnsvilan kortare än 18 timmar.

Överträdelse av artikel 8.6 genom att veckovilan, när reducerad veckovila inte medgetts, är

D16 * kortare än 45 timmar men minst 42 timmar: 500 kronor,

D17 ** kortare än 42 timmar men minst 36 timmar: 1 000 kronor,

D18 *** kortare än 36 timmar: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad tretimmarsperiod som gör dygnsvilan kortare än 33 timmar.

Överträdelse av artikel 8.6 genom att en veckovila inleds senare än sex tjugofyratimmarsperioder efter slutet av föregående veckovila och förseningen

D19 * understiger 3 timmar: 500 kronor,

D20 ** är minst 3 timmar men understiger 12 timmar: 1 000 kronor,

D21 *** är minst 12 timmar: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad tretimmarsperiod som förseningen överstiger 15 timmar.

Överträdelse av artikel 8.6b genom att inte ta ut kompensation för två på varandra följande perioder reducerad veckovila:

D22 *** 500 kronor när den uteblivna kompensationen understiger 2 timmar plus 500 kronor för varje ytterligare påbörjad tvåtimmars period av utebliven kompensation

Överträdelse av artikel 8.8 genom att

D23 *** normal veckovila eller annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila har tillbringats i ett fordon: 20 000 kronor,

D24 ** transportföretaget inte har betalat alla kostnader för inkvartering utanför fordonet: 20 000 kronor.

Överträdelse av artikel 8.8 genom att

D25 normal veckovila eller annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila har tillbringats i en inkvartering som inte har lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar: 20 000 kronor

E Tolvdygnsundantag från vilokraven

Överträdelse av artikel 8.6a genom att en veckovila inleds senare än tolv tjugofyratimmarsperioder efter slutet av föregående normala veckovila och förseningen

E1 * understiger 3 timmar: 500 kronor,
E2 ** är minst 3 timmar men understiger 12 timmar: 1 000 kronor,
E3 *** är minst 12 timmar: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad tretimmarsperiod som förseningen överstiger 15 timmar.

Överträdelse av artikel 8.6a b ii genom att en veckovila, som tas ut efter tolv på varandra följande tjugofyratimmarsperioder, är
E4 * kortare än 69 timmar men minst 67 timmar: 500 kronor
E5 ** kortare än 67 timmar men minst 65 timmar: 1 000 kronor,
E6 *** kortare än 65 timmar: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad tvåtimmarsperiod som gör veckovilan kortare än 63 timmar.

Överträdelse av artikel 8.6a d genom att en körtid utan rast, när fordonet inte har fler än en förare, under perioden 22.00–06.00 är
E7 ** längre än 3 timmar men kortare än 4 timmar 30 minuter: 1 000 kronor,
E8 *** minst 4 timmar 30 minuter: 4 000 kronor plus 500 kronor för varje påbörjad nittiominutersperiod som gör körtiden utan rast längre än 6 timmar.

F Arbetsorganisation
Överträdelse av artikel 8.8a genom att
F1 *** inte ha organiserat förarens arbete så att föraren kan återvända till arbetsstället eller bostaden: 20 000 kronor.

Överträdelse av artikel 10.1 genom att
F2 *** grunda lön eller betalning till förare på leveranstid, tillryggalagd sträcka eller transporterad godsmängd: 6 000 kronor.

Överträdelse av artikel 10.2 genom att
F3 *** ofullständigt eller felaktigt organisera förarens arbete eller ofullständigt eller felaktigt informera föraren, med följd att regelverket inte följs: 6 000 kronor.

Överträdelse av artikel 10.4 genom att
F4 beställaren av transporten inte sett till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med förordning (EG) nr 561/2006: 6 000 kronor.

Förordning (EU) nr 165/2014

G Installation av färdskrivare
Överträdelse av artiklarna 3.1, 3.4, 3.4a och 22 genom att
G1 **** transportföretaget inte har installerat och använt typgodkänd färdskrivare: 20 000 kronor,
Överträdelse av artikel 22 genom att
utan lov eller felaktigt ha installerat eller plomberat färdskrivare: 20 000 kronor

utan lov ha avlägsnat plombering av färdskrivarutrustning: 20 000 kronor

H Användning av färdskrivare, förarkort eller diagramblad

Överträdelse av artikel 23.1 genom att

H1 *** använda en färdskrivare som inte har besiktigats av en godkänd verkstad: 2 000 kronor.

Överträdelse av artikel 27 genom att föraren

H2 *** innehar eller använder fler än ett eget förarkort: 6 000 kronor,

H3 **** framför fordonet med ett förfalskat förarkort: 20 000 kronor,

H4 **** framför fordonet med ett förarkort som föraren inte är rättmätig innehavare av: 20 000 kronor,

H5 **** framför fordonet med ett förarkort som erhållits på grundval av oriktiga uppgifter eller falska handlingar: 8 000 kronor.

Överträdelse av artikel 32.1 genom att

H6 *** färdskrivaren inte fungerar korrekt (t.ex. inte kontrollerats, kalibrerats och plomberats på rätt sätt): 4 000 kronor.

Överträdelse av artiklarna 32.1 och 33.1 genom att

H7 *** färdskrivaren används på felaktigt sätt (t.ex. avsiktligt, frivilligt eller påtvingat missbruk, avsaknad av instruktionen om korrekt användning osv.): 4 000 kronor.

Överträdelse av artikel 33.2 genom att

H10 *** företaget inte bevarar diagramblad, utskrifter eller överförda uppgifter och sanktionsavgift enligt del 2 i denna bilaga inte kan påföras: 6 000 kronor, om uppgifter saknas för en förare eller delvis för ett fordon, och 20 000 kronor om uppgifter saknas helt för ett fordon,

H11 *** registrerade och lagrade uppgifter inte är tillgängliga i minst ett år och sanktionsavgift enligt del 2 i denna bilaga inte kan påföras: 6 000 kronor, om uppgifter saknas för en förare eller delvis för ett fordon, och 20 000 kronor om uppgifter saknas helt för ett fordon.

Överträdelse av artikel 34.1 genom

H12 *** felaktig användning av diagramblad eller förarkort: 4 000 kronor,

H13 *** otillåtet avlägsnande av diagramblad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter: 4 000 kronor,

H14 *** användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för och uppgifter har försvunnit: 4 000 kronor.

Överträdelse av artikel 34.2 genom

H15 *** användning av smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort med oläsliga uppgifter: 4 000 kronor.

Överträdelse av artikel 34.3 genom att

H16 *** inte göra manuell inmatning trots att det krävs: 2 000 kronor.

Överträdelse av artikel 34.4 genom

H17 ** fel diagramblad eller förarkort i fel kortplats (multibemanning): 1 000 kronor.

Överträdelse av artikel 34.5 genom

H18 *** felaktig användning av reglagen: 2 000 kronor.

I Inlämning av uppgifter

Överträdelse av artikel 34.5 b v genom

I1 ** felaktig eller ingen användning av reglaget för färja/tåg: 500 kronor.

Överträdelse av artikel 34.6 genom att på diagrambladet inte ha fört in

I2 *** all information som krävs: 500 kronor

Överträdelse av artikel 34.7 genom att uppgifterna inte visar

I3 ** symbolerna för de länder föraren passerat under den dagliga arbetsperioden: 4 000 kronor,

I4 ** symbolerna för de länder där förarens dagliga arbetsperiod påbörjades respektive avslutades: 500 kronor.

Överträdelse av artikel 36 genom

I5 *** vägran att kontrolleras: 4 000 kronor,

I6 *** att inte kunna uppvisa manuella uppgifter och utskrifter som gjorts den innevarande dagen och de föregående 56 dagarna: 4 000 kronor,

I7 *** att inte kunna uppvisa förarkort, om föraren innehar ett förarkort: 4 000 kronor.

J När färdskrivaren inte fungerar på fullgott sätt

Överträdelse av artiklarna 37.1 och 22.1 genom att

J1 *** färdskrivaren inte är reparerad av en godkänd montör eller verkstad: 4 000 kronor.

Överträdelse av artikel 37.2 genom att

J2 *** föraren inte för in all information för de tidsperioder som inte registreras av färdskrivaren när den inte är i funktion eller inte fungerar på fullgott sätt: 4 000 kronor.

Denna förordning

L Verkstadskort och företagskort

Överträdelse av 5 kap. 6 § genom att

L1 inte ha upprättat förteckning över innehavare av verkstadskort: 4 000 kronor,

L2 tilldela montör fler än ett verkstadskort: 4 000 kronor,

L3 kortet har brukats av någon annan än den som antecknats i förteckningen: 4 000 kronor.

Överträdelse av 5 kap. 7 § andra stycket genom att

L4 inte ha anmält stulet eller förkommet företagskort eller verkstadskort till Transportstyrelsen: 4 000 kronor.

Avsnitt 2 Sanktionsavgifter när det inte har kunnat genomföras företagskontroll (9 kap. 7 § andra stycket)

För varje överträdelse anges sanktionsavgiftens belopp efter kolon.

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

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

2 Förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

I förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. finns bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 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 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 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, i det följande kör- och vilotidsförordningen respektive färdskrivarförordningen.

I förordningen finns också bestämmelser som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG, i det följande kontrolldirektivet.

3 Riskvärdering

Förslag: Vid beräkningen av ett företags riskvärdering ska allvarlighetsgraden av överträdelser av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen bedömas i enlighet med bilaga III till kontrolldirektivet.

Skälen för förslaget

Kommissionen har beslutat om en ny bilaga III till kontrolldirektivet med förteckningar över olika överträdelser av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen

I kontrolldirektivet finns bestämmelser om hur medlemsstaterna ska kontrollera att kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen följs. Enligt artikel 9 i direktivet ska medlemsstaterna införa ett riskvärderingssystem. Företag med en hög riskvärdering ska kontrolleras oftare och mer ingående. Riskvärderingssystemet ska grundas på det relativa antal överträdelser av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen som begås av ett enskilt företag och på hur allvarliga dessa överträdelser är. Bilaga III till direktivet innehåller en förteckning över kategori, typ och allvarlighetsgrad i fråga om överträdelser av dessa förordningar.

Inom ramen för det s.k. mobilitetspaketet antogs i juli 2020 Europaparlamentet och rådets förordning (EU) 2020/1054 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och

körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare. Genom den förordningen infördes vissa nya krav i kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen. Europeiska kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter i syfte att ändra bilaga III till kontrolldirektivet för att ta hänsyn till utvecklingen på lagstiftningsområdet och överväganden i fråga om trafiksäkerhet genom att fastställa eller uppdatera viktningen av allvarlighetsgraden av överträdelser av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen. Den 14 mars 2023 antogs kommissionens delegerade direktiv (EU) 2024/846 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet. Genom det direktivet ersätts den version av bilaga III till kontrolldirektivet som gällt sedan 2017. Det delegerade direktivet finns i bilaga 1. Medlemsstaterna ska genomföra direktivet senast den 14 februari 2025.

Viktningen i bilaga III av överträdelsernas allvarlighetsgrad används vid beräkningen av ett företags riskvärdering

Kontrolldirektivet är framför allt genomfört genom bestämmelserna om kontroller i 7 kap. förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (i det följande FKV). Enligt direktivet ska företag med en hög riskvärdering kontrolleras oftare och mer ingående. För att säkerställa enhetligheten i tillsynen och bidra till en rättvisare behandling av företag vid kontroller ger direktivet kommissionen befogenhet att fastställa en gemensam formel för beräkning av ett företags riskvärdering. En sådan formel beslutades den 2 maj 2022 genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/695 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG vad gäller den gemensamma formeln för beräkning av ett transportföretags riskvärdering. Beräkningen sker hos Transportstyrelsen och uppgift om ett företags riskvärde förs in i vägtrafikregistret. För beräkningen har bl.a. överträdelsernas allvarlighetsgrad betydelse.

Kontrolldirektivets bestämmelser om riskvärdering är genomförda i 7 kap. 13 § FKV. Det är den viktning av överträdelsernas allvarlighetsgrad som fastställts i bilaga III till direktivet som ska användas vid beräkningen av ett företags riskvärdering. Detta bör framgå av den aktuella paragrafen. Bilaga III tar bara upp överträdelser av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen. Enligt kontrolldirektivet ska även överträdelser av nationella bestämmelser som införlivar vägarbetstidsdirektivet (direktiv 2002/15/EG) ingå i riskvärderingssystemet, vilket också framgår av 7 kap. 13 § FKV. Någon EU-gemensam förteckning över allvarlighetsgraden av sådana överträdelser vid beräkningen av riskvärdet finns dock inte i nuläget.

4 Ändringar i ansvarsbestämmelserna

Förslag: Om rätt version av färdskrivaren inte är installerad och använd ska penningböter utdömas respektive sanktionsavgift påföras.

Den näringsidkare som utan lov avlägsnar en plombering på en färdskrivare ska påföras en sanktionsavgift. Den enskilda personen som felaktigt avlägsnar en plombering ska fortsatt kunna dömas till penningböter. Vidare ska den montör, verkstad eller fordonstillverkare som utan lov eller som felaktigt har installerat eller plomberat en färdskrivare påföras en sanktionsavgift.

Vissa hänvisningar till kör- och vilotidsförordningen i ansvarsbestämmelserna justeras.

Skälen för förslaget

Allmänt om ansvarsbestämmelserna i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

I 9 kap. FKV finns bestämmelser om ansvar för förare och företag vid överträdelser av reglerna. En förare ska dömas till penningböter när han eller hon inte följer reglerna (9 kap. 5 och 6 §§). I vissa fall ska dock föraren i stället påföras en sanktionsavgift (9 kap. 9 §). Transportföretag och andra näringsidkare som begår överträdelser ska påföras en sanktionsavgift (9 kap. 7 och 7 a §§). Ett transportföretag ska också påföras sanktionsavgift för överträdelser som begås av föraren, om företaget inte har gjort vad det ska för att förhindra överträdelsen (9 kap. 8 §). Det som föreskrivs om ansvar för föraren har alltså även inverkan på transportföretagen. Storleken på sanktionsavgiften framgår av bilagan till FKV. Avgiften för en enskild överträdelse uppgår till mellan 500 och 20 000 kronor. Avgiften för en enskild överträdelse som ska påföras en förare får dock inte överstiga 4 000 kronor (10 kap. 3 §).

Bestämmelsen i 9 kap. 9 § FKV om att förare i vissa fall ska påföras en sanktionsavgift hänvisar i dag till ett antal artiklar i kör- och vilotidsförordningen, som återspeglar de som anges i 9 kap. 5 § om när förare ska dömas till penningböter. I promemorian Lättnader för företag vid tillämpningen av reglerna om kör- och vilotider och färdskrivare (LI2024/01419) föreslås vissa ändringar i FKV. Bland annat föreslås att 9 kap. 9 § i stället ska hänvisa till 9 kap. 5 §. Det innebär att ändringar i 9 kap. 5 § om när förare ska dömas till penningböter även får genomslag i fråga om när förare i förekommande fall i stället ska påföras en sanktionsavgift enligt 9 kap. 9 §. Promemorian har remissbehandlats och bereds för närvarande i Regeringskansliet. Vad som i det följande föreslås i fråga om att en förare ska dömas till penningböter medför med utgångspunkt i den promemorians förslag alltså även att en förare under vissa förhållanden i stället ska påföras en sanktionsavgift.

Vad har ändrats i bilaga III till kontrolldirektivet?

Den indelning av överträdelser av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen och viktningen av överträdelsernas allvarlighetsgrad som fastställs i bilaga III till kontrolldirektivet har inte bara betydelse för

riskvärderingssystemet. Artikel 19 i kör- och vilotidsförordningen, som innehåller bestämmelser om sanktioner, anger nämligen att de sanktioner som medlemsstaterna fastställer för överträdelser av den förordningen och färdskrivarförordningen ska stå i proportion till hur allvarliga överträdelserna är i enlighet med bilaga III till kontrolldirektivet. Bilaga III till kontrolldirektivet får även anses vara vägledande för medlemsstaterna vid bedömningen av mot vilken bestämmelse en överträdelse bör ha skett.

I likhet med tidigare innehåller bilaga III förteckningar över överträdelser av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen, indelade i grupper (A–J) beroende på typ av överträdelse. Förteckningarna har ändrats främst på så sätt att överträdelser av bestämmelser som infördes genom förordning (EU) 2020/1054 nu inkluderas.

I fråga om kör- och vilotidsförordningen inkluderar förteckningen nu även överträdelser av

– artikel 8.6b om kompensation för två perioder av reducerad veckovila (D22),

– artikel 8.8 (första stycket) om förbud mot att tillbringa den normala veckovilan i fordonet (D23),

– artikel 8.8 (andra stycket) om att kostnaderna för inkvartering ska betalas av arbetsgivaren (D24), och

– artikel 8.8a om att transportföretaget ska organisera förarens arbete på ett sådant sätt att han eller hon kan återvända till arbetsgivarens arbetsställe eller till sin bostad (F1).

Därutöver har ytterligare en överträdelse som avser för kort kompensation för en uppskjuten veckovila (artikel 8.6a b ii) inkluderats i förteckningen, se överträdelse E4.

I fråga om färdskrivarförordningen inkluderas nu överträdelser av

– artikel 34.5 b v om att i färdskrivaren registrera viloperioder som tillbringats på en färja eller ett tåg (I1),

– artikel 34.6 om uppgifter som ska föras in på diagrambladet (I2), och

– artikel 34.7 om att i en digital färdskrivare föra in uppgifter om eventuella gränspassager och symbolen för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjades och avslutades (I3 och I4)

Som rättslig grund för G1 angavs tidigare artiklarna 3.1 och 22.2. I nya bilaga III har den rättsliga grunden för överträdelse G1 kompletterats med hänvisningar till bestämmelserna om vilken färdskrivare som ska vara installerad vid internationella transporter (artikel 3.4 och 3.4a). Bestämmelserna innebär bl.a. att fordon som används vid internationella transporter efter den 31 december 2024 inte får vara utrustade med en analog eller äldre digital färdskrivare. Vidare hänvisar G1 nu till hela artikel 22 (montörers, verkstäders och fordonstillverkares installation och reparation av färdskrivare).

Vissa justeringar av ansvarsbestämmelserna bör göras

De bestämmelser i kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen som infördes genom förordning (EU) 2020/1054 började i huvudsak att gälla den 20 augusti 2020. I promemorian Kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider (I2021/00001) föreslogs ändringar i FKV i fråga om ansvar för förare och transportföretag vid överträdelser av de nya regler som införts i EU-förordningarna. Ändringarna i FKV som därefter

beslutades trädde i kraft i maj 2021 och innebar bl.a. att den förare som bryter mot de nya bestämmelserna om vad som ska registreras i färdskrivaren (artikel 34.5–34.7 i färdskrivarförordningen) ska dömas till penningböter eller i vissa fall påföras sanktionsavgift. Vidare infördes ansvar för förare vid överträdelser av kravet på att ta 30 minuters rast vid ytterligare körning i samband med oförutsedda omständigheter (artikel 12 tredje stycket i kör- och vilotidsförordningen). För företag innebar ändringarna därutöver att sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser av bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen om att företaget ska stå för kostnaderna för förarens inkvartering (artikel 8.8 andra stycket) och om att företaget ska organisera verksamheten så att föraren regelbundet kan återvända till arbetsstället eller till sin bostad (artikel 8.8a). Vidare ska det transportföretag vars förare i strid med förbud om detta tillbringar veckovilan i fordonet eller som tillbringar veckovilan i en olämplig inkvartering (artikel 8.8 första stycket) påföras sanktionsavgift, om företaget inte gjort vad det ska för att hindra överträdelsen.

Flera av de överträdelser som nu inkluderats i förteckningarna i nya bilaga III omfattas alltså redan av ansvarsbestämmelserna i 9 kap. FKV. Det sätt på vilket överträdelserna har beskrivits och indelats i bilaga III innebär dock att vissa av hänvisningarna till kör- och vilotidsförordningen respektive färdskrivarförordningen i ansvarsbestämmelserna bör justeras.

Ändrade hänvisningar till artiklarna som reglerar kompensation för reducerad veckovila och rast vid ytterligare körning vid oförutsedda omständigheter

Genom förordning (EU) 2020/1054 infördes ett undantag i bestämmelserna om veckovila i artikel 8.6 i kör- och vilotidsförordningen som innebär att en förare som utför internationella godstransporter under vissa förhållanden kan ta två på varandra följande perioder av reducerad veckovila. Vidare ändrades bestämmelserna om kompensation för reducerad veckovila, varvid dessa flyttades från punkten 6 till en ny punkt 6b i artikel 8. I promemorian Kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider gjordes bedömningen att detta inte medförde något behov av att ändra ansvarsbestämmelserna i FKV. Om en förare inte har kompenserat för en reducerad veckovila enligt vad som föreskrivs i artikel 8.6b, skulle detta enligt promemorian anses utgöra en överträdelse av grundreglerna om veckovila i artikel 8.6. Någon hänvisning till artikel 8.6b infördes därför inte i ansvarsbestämmelserna. Bilaga III tar dock upp ”Ingen kompensation för två på varandra följande veckovilor” som en överträdelse av artikel 8.6b, se D22. Eftersom bristande kompensation i nu aktuella fall kategoriseras som en överträdelse av artikel 8.6b i bilaga III, bör ansvarsbestämmelsen i 9 kap. 5 § FKV framöver återspegla detta. En förare kommer alltså fortsatt dömas till penningböter om reducerade veckovilor inte kompenseras på föreskrivet sätt. I förekommande fall ska en sanktionsavgift påföras. I avsnitt 5 redovisas vilka överväganden som görs i fråga om den sanktionsavgift som då ska påföras enligt bilagan till FKV.

När det gäller kravet i artikel 12 tredje stycket kör- och vilotidsförordningen på att en förare ska ta 30 minuters sammanhängande rast vid ytterligare körning i samband med oförutsedda omständigheter är förhållandet det motsatta. Vid de ändringar i FKV som gjordes 2021 infördes en hänvis-

ning till den aktuella artikeln i ansvarsbestämmelserna. Att underlåta att ta en rast enligt artikel 12 tredje stycket i kör- och vilotidsförordningen är dock inte upptaget som en egen överträdelse i bilaga III. Innebörden är att kommissionen i stället betraktar detta som en överträdelse av grundreglerna om daglig körtid eller körtid per vecka. För att återspegla kategoriseringen bör hänvisningen till artikel 12 kör- och vilotidsförordningen i 9 kap. 5 § FKV utgå. Överträdelser av den aktuella regeln i artikel 12 bör framöver bedömas som överträdelser av bestämmelserna om körtider i artikel 6, om att den dagliga körtiden överskridits med minst en timme men mindre än två timmar (B2 eller B6) och i vissa fall att körtiden under en vecka överskridits med mindre än fyra timmar (B9). Det innebär att storleken på sanktionsavgiften kommer att uppgå till 1 000 eller 1 500 kronor i jämförelse med dagens sanktionsavgift på 500 kronor.

Ansvar för förare och transportföretag om fel version av färdskrivaren används och sanktionsavgift för näringsidkare vid felaktig installation m.m. av färdskrivaren och olovligt brytande av plombering

När det gäller överträdelser av färdskrivarförordningen har den rättsliga grunden för överträdelser i fråga om installation och användning av färdskrivare (G1) i bilaga III kompletterats genom att omfatta överträdelser av vad som föreskrivs i fråga om vilken version av färdskrivaren som ska vara installerad och användas i ett fordon vid internationella transporter (artikel 3.4 och 3.4a). Hänvisningar till dessa artiklar bör därför föras in i ansvarsbestämmelsen i 9 kap. 5 § FKV. Det innebär att förare kan dömas till penningböter och transportföretag påföras sanktionsavgift om fel version av färdskrivaren används vid sådana transporter. Enligt bilagan till FKV är sanktionsavgiften för G1 20 000 kronor. Någon ändring i fråga om avgiftens storlek till följd av denna ändring föreslås inte.

Hittills har överträdelse G1 som rättslig grund i övrigt enbart angett artikel 22.2, samtidigt som även överträdelser av övriga bestämmelser i artikel 22 räknats upp som exempel: *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).* Denna exemplifiering har tagits bort och i stället omfattar hänvisningen i den rättsliga grunden för G1 numera hela artikel 22. Den artikeln innehåller bestämmelser om vad som gäller vid installation och reparation av färdskrivare, bl.a. att färdskrivare endast får installeras eller repareras av godkända montörer, verkstäder eller fordonstillverkare och att dessa ska plombera färdskrivaren och förse fordonet med en installationsskylt. Det finns också bestämmelser om vem som får bryta en plombering och vad som då gäller. I dag anges i 9 kap. 7 a § FKV att den näringsidkare som bryter mot artikel 22.1 och 22.2 ska påföras en sanktionsavgift. Mot bakgrund av att överträdelse G1 omfattar hela artikel 22 bör detsamma gälla i 9 kap. 7 a §. Det innebär att den montör, verkstad eller fordonstillverkare som utan lov eller felaktigt har installerat eller plomberat en färdskrivare ska påföras en sanktionsavgift. Här kan också konstateras att 9 kap. 3 § FKV anger att den som utan lov

uppsåtligen avlägsnar plomberingar av färdskrivarutrustning enligt artikel 22.5 i färdskrivarförordningen döms till penningböter. Den föreslagna ändringen i 9 kap. 7 a § innebär även att t.ex. ett transportföretag eller en verkstad som felaktigt avlägsnat en plombering ska påföras en sanktionsavgift. I avsnitt 5 lämnas förslag i fråga om storleken på den sanktionsavgift som då ska påföras. Den enskilde som felaktigt avlägsnat en plombering bör även fortsättningsvis kunna dömas till penningböter, i likhet med att en förare lagförs för de överträdelser av kör- och vilotidsregelverket som han eller hon gjort sig skyldig till. Här kan påpekas att det i 9 kap. FKV finns en bestämmelse om att penningböter inte ska dömas ut om sanktionsavgift ska påföras. Bestämmelsen innebär att t.ex. en enskild näringsidkare inte både kan dömas till penningböter och få en sanktionsavgift för att ha brutit en plomb.

När det gäller de ytterligare uppgifter som ska registreras i färdskrivaren eller på diagrambladet hänvisar 9 kap. 5 § FKV redan till hela artikel 34. Någon justering i ansvarsbestämmelserna med anledning av överträdelserna I1–I4 i bilaga III behövs alltså inte. I nästkommande avsnitt behandlas ändringar i bilagan till FKV i fråga om dessa överträdelser.

5 Ändringar i bilagan med sanktionsavgifter

Förslag: Om en förare inte har kompenserat för två på varandra följande reducerade veckovilor ska sanktionsavgiften vara 500 kronor om kompensationsvilan som uteblivit är högst 2 timmar plus 500 kronor för varje ytterligare påbörjad period om 2 timmar som kompensationsvilan underskrids.

Sanktionsavgiften för den näringsidkare som utan lov avlägsnar plombering av färdskrivarutrustning eller som utan lov eller felaktigt har installerat eller plomberat en färdskrivare ska vara 20 000 kronor.

Sanktionsavgiften ska vara 500 kronor när uppgifter på diagrambladet saknas.

Bilagan får en annan redaktionell utformning.

Bedömning: Bilaga III bör inte leda till ändringar i fråga om påförande av sanktionsavgift eller avgiftens storlek vid överträdelser av artikel 8.8 och 8.8a i kör- och vilotidsförordningen eller artikel 34.7 i färdskrivarförordningen. Det innebär att

– sanktionsavgiftens storlek (20 000 kronor) behålls för överträdelser av förbudet mot att tillbringa en veckovila på 45 timmar eller mer i ett fordon, av kravet på att arbetsgivaren ska täcka kostnaderna för inkvartering utanför fordonet och av kravet på att transportföretaget ska organisera förarens arbete så att denne regelbundet ska kunna återvända till arbetsgivarens arbetsställe eller till sin bostad,

– sanktionsavgift fortsatt påförs ett transportföretag vars förare tillbringar en veckovila på 45 timmar eller mer i en olämplig inkvartering, om företaget inte gjort vad som ankommer på det för att hindra överträdelsen. Sanktionsavgiftens storlek (20 000 kronor) behålls,

– sanktionsavgiftens storlek (4 000 kronor) behålls när gränspassager inte registreras i en digital färdskrivare, och

– sanktionsavgiftens storlek (500 kronor) behålls när landet där den dagliga arbetsperioden påbörjades och avslutades inte registreras i en digital färdskrivare.

Skälen för förslaget och bedömningen

Även bilagan till förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. bör ändras

Som framgår ovan ska den som bryter mot vissa bestämmelser i kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen dömas till böter eller penningböter. I andra fall, särskilt i fråga om överträdelser som begås av ett transportföretag eller en näringsidkare, eller där transportföretaget annars ansvarar, ska sanktionsavgift påföras. I bilagan till FKV anges med vilka belopp sanktionsavgift ska påföras för de olika överträdelser som beskrivs där. Beskrivningen av överträdelserna och beloppens storlek återspeglar i huvudsak hur överträdelserna hittills har kategoriserats och viktats i bilaga III till kontrolldirektivet. Nya bilaga III innebär därför även att vissa ändringar bör göras i bilagan till FKV.

Gradering av sanktionsavgiften vid utebliven kompensation för reducerad veckovila

Som beskrivits anges i bilaga III att en överträdelse som består i att föraren inte tagit ut kompensation av två på varandra följande perioder av reducerad veckovila som en överträdelse av artikel 8.6b (D22). En sådan överträdelse bör därför tas in i bilagan till FKV. Överträdelsen klassificeras i bilaga III som en ”mycket allvarlig överträdelse”. Det kan dock variera hur allvarlig överträdelsen kan anses vara i praktiken, eftersom föraren i olika grad kan underlåta att kompensera för reducerade veckovilor. Sanktionsavgiften bör därför graderas, beroende på hur mycket den föreskrivna vilan underskrids. Det föreslås att sanktionsavgiften ska vara 500 kronor om den uteblivna kompensationen är högst 2 timmar och att den därefter ökar med 500 kronor för varje ytterligare påbörjad period om 2 timmar som gränsen underskridits. Situationen kan i viss utsträckning jämföras med överträdelser av artikel 8.6a b ii (E4–E6). I det nu aktuella fallet kan det dock variera hur mycket kompensationsvila som föraren behöver ta ut. Om föraren har utnyttjat undantagsmöjligheten i artikel 8.6 tredje stycket maximalt har han eller hon 42 timmar vila som ska kompenseras. Om en förare har tagit två reducerade veckovilor om 24 timmar i rad men därefter inte alls kompenserar för detta kommer sanktionsavgiften enligt förslaget att uppgå till 10 500 kronor. Sanktionsavgiften har i motsvarande situation enligt nuvarande tillämpning kunnat uppgå till 11 000 kronor, dvs. att reglerna om veckovila när reducerad veckovila inte medgetts (D18) har överträtts vid två tillfällen och den veckovila som tagits ut har varit 24 timmar båda gångerna. Sanktionsavgiften kan däremot i vissa fall bli högre än i dag i de situationer där den uteblivna kompensationen är 18 timmar eller kortare.

Inga ändringar bör göras i fråga om sanktionsavgifter vid överträdelser av bestämmelserna om förares inkvartering och möjlighet att återvända hem

De överträdelser som anges i tabellen ”Överträdelser av vissa ytterligare bestämmelser i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014” i bilagan till FKV finns nu i huvudsak med i bilaga III. Förbudet i kör- och vilotidsförordningen mot att tillbringa en veckovila på mer än 45 timmar i ett fordon och kravet på att arbetsgivaren ska täcka kostnaderna för inkvartering utanför fordonet (artikel 8.8) liksom kravet på att företaget ska organisera förarens arbete så att denne regelbundet ska kunna återvända till arbetsstället eller till sin bostad (artikel 8.8a) finns nu upptagna i bilaga III (se D23, D24 och F1). De bör därför föras in på motsvarande platser i bilagan till FKV. Överträdelserna D23 och F1 har i bilaga III klassificerats som ”mycket allvarliga överträdelser” och D24 som en ”allvarlig överträdelse”. Sanktionsavgiften för överträdelser av artikel 8.8 och 8.8a är i dag 20 000 kronor. I promemorian Kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider gjordes bedömningen att för att komma till rätta med problemet med dåliga arbetsvillkor behöver sanktionsavgiften för dessa överträdelser vara så pass avskräckande för transportföretagen att de tar det ansvar för förarnas sociala förhållanden som kör- och vilotidsförordningen kräver. Efter en redogörelse för de sanktioner som påfördes i vissa andra länder när föraren tillbringade veckovilan i fordonet föreslogs att avgiften skulle vara 20 000 kronor. Samma bedömning görs nu i fråga vikten av att bestämmelserna följs för att förbättra förarnas arbetsförhållanden och sociala villkor och om avgiftens storlek. Trots att de aktuella överträdelserna i bilaga III inte är placerade i den högsta allvarlighetsgraden föreslås det därför att sanktionsavgifterna vid de överträdelser som beskrivs i D23, D24 och F1 även fortsättningsvis ska vara 20 000 kronor.

Artikel 8.8 i kör- och vilotidsförordningen anger även att den normala veckovilan ska tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar. Enligt tabellen ”Överträdelser av vissa ytterligare bestämmelser i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014” i bilagan till FKV ska ett transportföretag som inte följer denna bestämmelse påföras en sanktionsavgift om 20 000 kronor. I fråga om överträdelser av artikel 8.8 anger bilaga III att företaget ska stå kostnaderna för inkvartering men i förteckningen omnämns inte uttryckligen att den normala veckovilan ska tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar. I promemorian Kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider jämställdes situationen där föraren tvingas tillbringa sin normala veckovila i olämpliga inkvarteringar med överträdelser av förbudet mot att tillbringa veckovilan i fordonet och bedömningen var att ett transportföretag som organiserar verksamheten så att föraren lever under nomadliknande förhållanden utnyttjar såväl förare som regelsystem på ett sätt som utgör medvetet fusk. Ingen annan bedömning görs nu. Sedan sanktionsavgiften infördes 2021 förekommer det ärenden där föraren t.ex. framfört att han eller hon sovit i tält. Detta har enligt praxis inte ansetts vara en lämplig inkvartering och transportföretaget har alltså påförts en sanktionsavgift (se kammarrättens i Sundsvall domar 2024-03-20 i mål nr

2373-23 och 2374-23). Trots att överträdelsen inte är inkluderad i förteckningen i bilaga III bör ett transportföretag därför även i fortsättningen påföras en sanktionsavgift när denna del av artikel 8.8 inte följs. Det föreslås därför att en sådan överträdelse även fortsättningsvis bör anges i förteckningen i bilagan till FKV (se D25). Eftersom överträdelsen inte ingår i bilaga III kommer den inte att ingå i beräkningen av ett företags riskvärde eller i den statistik som ska rapporteras in till Europeiska kommissionen. Överträdelsen kommer inte heller att rapporteras till etableringsmedlemsstaten via det elektroniska systemet för utbyte av information om vägtransportföretag (ERRU).

Sanktionsavgift när vissa uppgifter saknas på diagrambladet eller i färdskrivaren

I fråga om överträdelser av färdskrivarförordningen inkluderas nu överträdelser av artiklarna 34.5 b v–34.7 i bilaga III (se I1–I4). I artikel 34.6 i färdskrivarförordningen finns bestämmelser om vilka uppgifter som ska föras in på diagrambladet när en analog färdskrivare används. Överträdelserna beskrivs i dag i K1–K10 i bilagan till FKV och sanktionsavgiften uppgår till mellan 500 och 4 000 kronor. I bilaga III rubriceras dessa överträdelser som ”All information som krävs inte införd i diagrammet” (se I2) och klassificeras som en ”mycket allvarlig överträdelse”. Överträdelser av artikel 34.6 bör framöver rubriceras på samma sätt i bilagan till FKV. Trots överträdelsens klassificering i bilaga III bedöms dessa inte vara allvarligare än att en sanktionsavgift om 500 kronor framstår som tillräcklig, särskilt mot bakgrund av att analoga färdskrivare inte längre får användas vid internationella vägtransporter. Används fel version av färdskrivaren anses detta utgöra en överträdelse av artikel 3 i färdskrivarförordningen (se avsnittet om ansvar om fel version av färdskrivaren används).

Artikel 34.7 i färdskrivarförordningen anger att symbolen för de länder där den dagliga arbetsperioden påbörjas respektive avslutas och eventuella gränspassager ska registreras i en digital färdskrivare. Överträdelser av bestämmelserna upptas som K9 och K10 i bilagan till FKV. I bilaga III betecknas dessa som I3 och I4 och klassificeras som ”allvarliga överträdelser”. Sanktionsavgiften vid underlåtenhet att i färdskrivaren registrera landet där arbetsperioden startade och slutade respektive gränspassager är i dag 500 respektive 4 000 kronor. I promemorian Genomförande av mobilitetspaketet (I2021/02074) konstaterades att sådan information är väsentlig vid kontroll av bl.a. bestämmelserna om cabotage och utstationering och har även viss betydelse vid kontroll av kör- och vilotidsreglerna. Vidare angavs att det därför finns en ökad risk i jämförelse med andra K-överträdelser att en förare, för att försvåra en kontroll, medvetet underlåter att registrera en gränspassage eller start- och slutland. Enligt promemorian talade detta för att sanktionsavgiften bör vara betydligt högre än vad som är fallet för övriga K-överträdelser. Mot bakgrund av att utebliven registrering av start- och slutland för fordon som enbart används i Sverige har mindre betydelse i kontrollhänseende gjordes dock bedömningen att sanktionsbeloppet för en sådan överträdelse kunde stanna vid 500 kronor medan avgiften för utebliven registrering av gränspassage borde uppgå till 4 000 kronor. Det saknas skäl att nu göra någon annan

bedömning. Det föreslås därför att avgiftsnivån för nya I3 respektive I4 ska behållas på 500 respektive 4 000 kronor.

Sanktionsavgifter för överträdelser av reglerna om installation och reparation av färdskrivare

Ett transportföretag kan enligt dagens regler påföras en sanktionsavgift om 20 000 kronor vid användning av fordon där en färdskrivare inte har installerats av godkända montörer, verkstäder eller fordonstillverkare, där färdskrivaren inte försetts med nödvändig plombering eller inte fått plomberingen utbytt av en godkänd montör, verkstad eller fordonstillverkare eller där en färdskrivare används utan installationsskylten (överträdelse G1). I vissa fall aktualiseras i stället andra överträdelser. Om en färdskrivare inte fungerar korrekt, t.ex. inte kontrollerats, kalibrerats eller plomberats på rätt sätt, kan transportföretaget i stället påföras en sanktionsavgift om 4 000 kronor (överträdelse H6). Är färdskrivaren vid ett driftstopp eller funktionsfel inte reparerad av en godkänd montör eller verkstad kan en sanktionsavgift om 4 000 kronor påföras (överträdelse J1).

I avsnitt 4 föreslås att en sanktionsavgift ska påföras en näringsidkare som bryter mot artikel 22 avseende installation och reparation av färdskrivaren. I artikeln finns regler som gäller för montörer, verkstäder och fordonstillverkare. I fråga om sanktionsavgiftens storlek är det rimligt att t.ex. en verkstad som inte är godkänd installerar en färdskrivare eller en verkstad som felaktigt installerar en färdskrivare kan påföras en lika hög sanktionsavgift som den som transportföretaget kan ådra sig vid användandet av fordonet. Sanktionsavgiften bör i dessa fall därför vara 20 000 kronor. För att förtydliga att ansvaret även gäller när en montör, verkstad eller fordonstillverkare inte följer de krav som ställs upp i artikel 22 – och alltså inte bara vid användningen av fordonet – bör beskrivningen av överträdelsen i bilagan förtydligas. Om överträdelsen, vid användningen av fordonet, skulle betraktas som överträdelse H6 eller J1 bör detsamma gälla för den aktuella montören, verkstaden eller fordonstillverkaren. Sanktionsavgiften ska alltså i sådana fall i stället vara 4 000 kronor.

Vissa ytterligare justeringar i bilagan

Ändringarna i bilaga III föranleder även behov av vissa andra justeringar i bilagan till FKV. I överträdelserna B4 och B8 har i bilaga III leden ”utan rast eller utan viloperiod om minst 4,5 timmar” utgått, vilket hänger samman med en ändring av bilaga IV till förordning (EG) nr 1071/2009 som gjordes genom mobilitetspaketet. Överträdelserna bör beskrivas på samma sätt i bilagan till FKV.

När det gäller sådan kompensation av veckovilan som krävs vid utnyttjande av den s.k. tolvdagarsregeln inkluderas numera även mindre förkortningar av kompensationen upp i bilaga III (se E4). Överträdelsen klassificeras som en ”mindre överträdelse”. I likhet med övriga överträdelser av kör- och vilotidsförordningen med samma klassificering bör sanktionsavgiften vara 500 kronor.

Överträdelser av kravet på att ange tecknet för färga/tåg i färdskrivaren är i bilagan till FKV upptagen i tabellen ”Överträdelser av vissa ytterligare bestämmelser i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014”. För att överensstämma med bilaga III bör den framöver be-

nämnas I1. Överträdelsen klassificeras i bilaga III som en ”allvarlig överträdelse” och sanktionsavgiften bör även fortsättningsvis vara 500 kronor. Från och med den 31 december 2024 förlängs den period för vilken en förare ska kunna visa upp färdskrivaruppgifter från 28 till 56 dagar. Överträdelse I6 i bilagan till FKV bör därför ange att uppgifter ska uppvisas för den innevarande dagen och de föregående 56 dagarna.

Bilagan får en ny utformning

I likhet med bilaga III har bilagan till FKV hittills bestått av tabeller. För att underlätta såväl läsbarheten som framtida ändringar i bilagan till FKV bör bilagan utformas på ett annat sätt. Det föreslås därför att tabellformatet tas bort och att den nya bilagan till FKV får en annan redaktionell utformning.

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Förordningsändringarna ska träda i kraft den 1 juni 2025.
Äldre föreskrifter om ansvar och om sanktionsavgifternas storlek gäller fortfarande för överträdelser som ägt rum före ikraftträdandet.

Skälen för förslaget: Medlemsstaterna ska genomföra direktivet senast den 14 februari 2025. De föreslagna ändringarna i FKV bör därför träda i kraft så snart som möjligt.

I bl.a. 2 kap. 10 § regeringsformen och 5 § lagen (1964:163) om införande av brottsbalken finns förbud mot retroaktiv strafflagstiftning. Förbudet omfattar formellt inte administrativa sanktioner som är av straffliknande natur. Enligt förarbetena skulle det emellertid innebära ett kringgående av förbudet att ge retroaktiv verkan åt administrativa sanktioner av uppenbart repressiv, straffliknande karaktär (prop. 1975/76:209 s. 125). I avsnitt 4 föreslås att en näringsidkare som i strid med artikel 22 i färdskrivarförordningen bryter färdskrivarens plombering ska påföras en sanktionsavgift om 20 000 kronor. I praktiken får detta anses innebära en skärpning av den sanktion som ska beslutas för en sådan överträdelse. I avsnitt 5 föreslås bl.a. att den sanktionsavgift som ska påföras vid underlåtenhet att kompensera för två reducerade veckovilor ska graderas, beroende på hur mycket den föreskrivna vilan underskrids. I vissa fall kommer detta att innebära att den avgift som ska påföras kan bli högre än i dag. Mot denna bakgrund bör det införas en övergångsbestämmelse om att äldre föreskrifter om ansvar och om sanktionsavgifternas storlek fortsatt ska gälla för överträdelser som ägt rum före ikraftträdandet.

7 Konsekvenser

Bedömning: Förslaget bedöms inte leda till några nya eller ytterligare konsekvenser för företagen eller förarna. Genom att fler överträdelser ska ingå i beräkningen av ett företags riskvärde stärks konkurrensförutsättningarna för seriösa och skötsamma företag.

Förslaget leder till att Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten behöver vidta vissa utvecklingsåtgärder. De tillkommande kostnaderna för myndigheterna bedöms kunna hanteras inom ram.

Skälen för bedömningen

Tidigare uppföljning av vissa av reglerna

Transportstyrelsen fick den 17 mars 2022 i uppdrag att analysera och följa upp genomförandet av mobilitetspaketet i Sverige. Myndigheten lämnade sin rapport i mars 2024. I uppföljning har myndigheten bland annat följt upp de nya reglerna om förarnas möjlighet att återvända hem eller till arbetsgivarens arbetsställe var fjärde vecka och förbudet mot att ta en normal veckovila i fordonet. Uppföljningen visar att det finns svårigheter att kontrollera bestämmelserna. Uppföljningen visar även att Transportstyrelsen under perioden den 24 maj 2021 till den 31 december 2023 fått in totalt 863 ärenden från Polismyndigheten som gäller utländska transportföretag och som grundar sig i kör- och vilotidsöverträdelser. Av dessa gällde 493 ärenden förbudet mot normal veckovila i fordonet, att en inkvartering inte varit lämplig eller att företaget inte har stått för kostnader för inkvartering. Sanktionsavgift påfördes i 456 av dessa ärenden, i 20 ärenden bedömdes att någon överträdelse inte hade skett medan 17 ärenden fortsatt var under utredning när rapporten avlämnades. Av de inkomna ärendena avsåg 57 stycken förarnas möjlighet att återvända hem eller till arbetsgivarens arbetsställe. Sanktionsavgift påfördes i 52 ärenden, i fyra ärenden bedömdes att någon överträdelse inte skett medan ett ärende fortsatt var under utredning.

Transportstyrelsen har under samma period utfört totalt 522 företagskontroller, varav myndigheten i 58 fall har utrett om företaget har organiserat förarnas arbete så att de har haft möjlighet att återvända. Av dessa ärenden har sanktionsavgift påförts i fyra fall. I 42 ärenden har det bedömts att någon överträdelse inte skett och tolv ärenden var fortsatt under utredning.

Transportstyrelsen bedömer i uppföljningen att det för närvarande inte finns behov av nya eller ändrade bestämmelser kopplat till de nya bestämmelserna om kör- och vilotider. Myndighetens slutsats är också att de nya reglerna har påverkat svenska och utländska förare olika. Anledningen till detta är att svenska förare som kör internationella transporter i normalfallet har arbetet så förlagt att de kan återvända hem regelbundet och att de inte behöver ta veckovila på annan ort. De utländska förarna arbetsvillkor och sociala situation har däremot inte förändrats i nämnvärd utsträckning. De utländska förarna återvänder fortfarande inte i den utsträckning som de har rätt till och de förefaller fortfarande ta veckovilan i fordonet i relativ stor utsträckning.

Även i den tillståndsmätning som Transportstyrelsen och Polismyndigheten genomförde 2024 av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg avseende godstransporter framgår att förare med utländska arbetsgivare övernattar oftare i fordonet, återvänder mer sällan till sin varaktiga bostad eller det land där arbetsgivaren är etablerad, och har i genomsnitt lägre lön. Över tid har däremot de sociala villkoren förbättras bland förare med utländska arbetsgivare, vilket medfört att dessa skillnader har minskat.

Vilka berörs av regleringen?

Reglerna om kör- och vilotider är tillämpliga på dem som utför godstransporter med ett fordon eller en fordonskombination med en vikt över 3,5 ton eller persontransporter med en buss, som enbart utförs inom unionen eller mellan unionen och Schweiz eller de länder som är parter i avtalet till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Bestämmelserna gäller med vissa undantag alla som utför transporter och alltså inte enbart de som bedriver yrkesmässig trafik. Regelverket innehåller även bestämmelser som gäller montörer, verkstäder och fordonstillverkare som får utföra installationer, kontroller, besiktningar och reparationer av färdskrivare.

När det gäller myndigheterna är det i första hand Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och förvaltningsdomstolarna som berörs.

Konsekvenser

Förslagen i promemorian bedöms inte leda till några nya eller ytterligare konsekvenser för företagen eller förarna. Förslagen medför inte att några nya handlingsregler införs. De justeringar av ansvarsbestämmelserna och sanktionsavgifterna som föreslås innebär i huvudsak inte att företag eller förare kommer att hållas ansvariga för nya överträdelser eller att sanktionsavgifternas storlek kommer att ändras i någon större utsträckning. Undantaget är artikel 22 i färdskrivarförordningen, där näringsidkares ansvar att reglerna om installation och reparation inte följs införs för hela artikeln. Sanktionsavgiften för den näringsidkare som utan lov avlägsnar plombering eller utan lov eller felaktigt har installerat eller plomberat en färdskrivare föreslås då vara 20 000 kronor.

Konkurrensförutsättningarna för seriösa och skötsamma företag bedöms öka då flera överträdelser kommer att ingå i beräkningen av ett företags riskvärde, bl.a. överträdelser av förbudet att tillbringa den normala veckovilan i fordonet. Ett företag med högt riskvärde ska kontrolleras oftare och mer ingående. Ett företags riskvärde är även tillgängligt vid en vägkontroll inom EU, via det elektroniska systemet för utbyte av information om vägtransportföretag (ERRU).

För myndigheterna innebär förslaget att Polismyndigheten och Transportstyrelsen kan behöva uppdatera sina analysverktyg. Transportstyrelsen kommer också att behöva vidta systemutvecklingsåtgärder när det gäller olika IT-system p.g.a. att nya överträdelser läggs till och överträdelser ändras i riskvärderingssystemet för kör- och vilotider. Det kan även finnas behov för Åklagarmyndigheten att se över Riksåklagarens föreskrifter om ordningsbot för vissa brott. Förslaget bedöms inte leda till att antalet mål i förvaltningsdomstolarna skulle öka till följd av att fler av Transportstyr-

elsens beslut skulle överklagas, eftersom det redan finns en praxis avseende de flesta överträdelserna. Tillkommande kostnader för myndigheterna bedöms kunna hanteras inom ram.

Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2024/846

31.5.2024

KOMMISSIONENS DELEGERADE DIREKTIV (EU) 2024/846

av den 14 mars 2024

om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 och direktiv 2002/15/EG vad gäller sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG ([1]), särskilt artikel 9.3, och

av följande skäl:

(1) Enligt artikel 9.1 i direktiv 2006/22/EG ska medlemsstaterna införa ett riskvärderingssystem för företag som ska grundas på det relativa antal överträdelser av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ([2]), av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 ([3]) eller av nationella bestämmelser som införlivar Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG ([4]) som begås av ett enskilt företag.

(2) I enlighet med artikel 9.3 i direktiv 2006/22/EG anges en inledande förteckning över överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EU) nr 165/2014 med viktning av deras allvarlighetsgrad i bilaga III till det direktivet.

(3) I syfte att fastställa eller uppdatera viktningen av allvarlighetsgraden av överträdelser av förordning (EG) nr 561/2006 eller (EU) nr 165/2014 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 15a i direktiv 2006/22/EG i syfte att ändra bilaga III för att ta hänsyn till utvecklingen på lagstiftningsområdet och överväganden i fråga om trafiksäkerhet.

(4) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 ([5]) infördes nya bestämmelser när det gäller överträdelser som medför risk för svåra skador eller dödsfall eller för snedvridning av konkurrensen på vägtransportmarknaden. Bilaga III till direktiv 2006/22/EG bör ändras så att den omfattar dessa nya överträdelser.

(5) Kategorin för de allvarligaste överträdelserna bör inbegripa sådana överträdelser där bristande efterlevnad av de relevanta bestämmelserna i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014 medför en hög risk för dödlig utgång eller allvarliga personskador.

([1]) EUT L 102, 11.4.2006, s. 35.

([2]) 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 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

([3]) 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).

([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35).

([5]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare (EUT L 249, 31.7.2020, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga III till direktiv 2006/22/EG ska ersättas med texten i bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska senast den 14 februari 2025 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 14 mars 2024.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

Bilaga III till direktiv 2006/22/EG ska ersättas med följande:

”

BILAGA III

1. Grupper av överträdelser av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 (*) (Körtider och viloperioder)

Nr	RÄTTSLIG GRUND PÅ EU-NIVÅ	TYP AV ÖVERTRÄDELSE		ALLVARLIGHETSGRAD			
				SAÖ	MAÖ	AÖ	MÖ
A	**Besättning**						
A1	Artikel 5.1	Lägsta ålder för konduktörer respekteras inte.				X	
B	**Körtider**						
B1	Artikel 6.1	Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs, om en förlängning till 10 timmar inte medgetts	9 tim < … < 10 tim				X
B2			10 tim ≤ … < 11 tim			X	
B3			11 tim ≤ …		X		
B4		Den dagliga körtiden (9 timmar) överstigs med 50 % eller mer	13 tim 30 min ≤ …	X			
B5		Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs, om förlängning medgetts	10 tim < … < 11 tim				X
B6			11 tim ≤ … < 12 tim			X	
B7			12 tim ≤ …		X		
B8		Den dagliga körtiden (10 timmar) överstigs med 50 % eller mer	15 tim ≤ …	X			
B9	Artikel 6.2	Körtiden under en vecka överstigs	56 tim < … < 60 tim				X
B10			60 tim ≤ … < 65 tim			X	
B11			65 tim ≤ … < 70 tim		X		
B12		Körtiden under en vecka överstigs med 25 % eller mer	70 tim ≤ …	X			
B13	Artikel 6.3	Den sammanlagda körtiden överstigs under två på varandra följande veckor	90 tim < … < 100 tim				X
B14			100 tim ≤ … < 105 tim			X	
B15			105 tim ≤ … < 112 tim 30 min		X		
B16		Den sammanlagda körtiden överstigs med minst 25 % under två på varandra följande veckor	112 tim 30 min ≤ …	X			

C	**Raster**						
C1	Artikel 7	Den oavbrutna körtiden på 4,5 timmar överstigs före rast	4 tim 30 min < … < 5 tim				X
C2			5 tim ≤ … < 6 tim			X	
C3			6 tim ≤ …		X		
D	**Viloperioder**						
D1	Artikel 8.2	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 11 timmar), om reducerad dygnsvila inte medgetts	10 tim ≤ … < 11 tim				X
D2			8 tim 30 min ≤ … < 10 tim			X	
D3			… < 8 tim 30 min		X		
D4		Otillräcklig reducerad dygnsvila (mindre än 9 timmar) om reducerad dygnsvila medgetts	8 tim ≤ … < 9 tim				X
D5			7 tim ≤ … < 8 tim			X	
D6			… < 7 tim		X		
D7		Otillräcklig uppdelning av dygnsvilan (mindre än 3 + 9 timmar)	3 tim + [8 tim ≤ … < 9 tim]				X
D8			3 tim + [7 tim ≤ … < 8 tim]			X	
D9			3 tim + [… < 7 tim]		X		
D10	Artikel 8.5	Otillräcklig dygnsvila (mindre än 9 timmar) vid multibemanning	8 tim ≤ … < 9 tim				X
D11			7 tim ≤ … < 8 tim			X	
D12			… < 7 tim		X		
D13	Artikel 8.6	Otillräcklig reducerad veckovila (mindre än 24 timmar)	22 tim ≤ … < 24 tim				X
D14			20 tim ≤ … < 22 tim			X	
D15			... < 20 tim		X		
D16		Otillräcklig veckovila (mindre än 45 timmar), om reducerad veckovila inte medgetts	42 tim ≤ … < 45 tim				X
D17			36 tim ≤ … < 42 tim			X	
D18			… < 36 tim		X		
D19	Artikel 8.6	Veckovila som inleds senare än sex på varandra följande 24-timmarsperioder efter föregående veckovila	… < 3 tim				X
D20			3 tim ≤ … < 12 tim			X	
D21			12 tim ≤ …		X		
D22	Artikel 8.6b	Ingen kompensation för två på varandra följande perioder reducerad veckovila			X		
D23	Artikel 8.8	Normal veckovila eller annan veckovila (mer än 45 timmar) som tillbringas i ett fordon			X		

D24	Artikel 8.8	Arbetsgivare som inte täcker kostnader för inkvartering utanför fordonet				X	
E	**Undantaget avseende 12 dagar**						
E1	Artikel 8.6a	Veckovila som inleds senare än tolv på varandra följande 24-timmarsperioder efter föregående normala veckovila	… < 3 tim				X
E2			3 tim ≤ … < 12 tim			X	
E3			12 tim ≤ …		X		
E4	Artikel 8.6a b ii	Veckovila som tas ut efter tolv på varandra följande 24-timmarsperioder	67 tim < …< 69 tim				X
E5			65 tim < … ≤ 67 tim			X	
E6			… ≤ 65 tim		X		
E7	Artikel 8.6a d	Körtid, under perioden 22.00–6.00, på mer än tre timmar före rasten, om fordonet inte har fler än en förare	3 tim < … < 4,5 tim			X	
E8			4,5 tim ≤ …		X		
F	**Arbetsorganisation**						
F1	Artikel 8.8a	Transportföretag som inte organiserar förarnas arbete på ett sådant sätt att de kan återvända till arbetsgivarens arbetsställe eller till sin bostad			X		
F2	Artikel 10.1	Samband mellan lön/betalning och tillryggalagd sträcka, leveranstid och/eller transporterad godsmängd			X		
F3	Artikel 10.2	Ingen eller felaktig organisation av förarens arbete, inga eller felaktiga instruktioner till föraren, med resultatet att lagen inte kan följas			X		

(*) 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 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

2. Grupper av överträdelser av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 (*) (Färdskrivare)

Nr	RÄTTSLIG GRUND	TYP AV ÖVERTRÄDELSE	ALLVARLIGHETSGRAD		
			SAÖ	MAÖ	AÖ
G	**Installation av färdskrivare**				
G1	Artiklarna 3.1, 3.4, 3.4a och 22	Typgodkänd färdskrivare har inte installerats och använts	X		
H	**Användning av färdskrivare, förarkort eller diagramblad**				
H1.	Artikel 23.1	Använder en färdskrivare som inte har besiktigats av en godkänd verkstad		X	
H2.	Artikel 27	Föraren innehar och/eller använder fler än ett eget förarkort		X	
H3		Föraren framför fordonet med ett förfalskat förarkort (*betraktas som att framföra fordonet utan förarkort*)	X		
H4.		Föraren framför fordonet med ett förarkort som vederbörande inte är rättmätig innehavare av (*betraktas som att framföra fordonet utan förarkort*)	X		
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*)	X		

H6	Artikel 32.1	Färdskrivaren fungerar inte korrekt *(t.ex. inte kontrollerats, kalibrerats och plomberats på rätt sätt)*		X	
H7	Artiklarna 32.1 och 33.1	Färdskrivare använd på felaktigt sätt *(t.ex. avsiktligt, frivilligt eller påtvingat missbruk, avsaknad av instruktioner om korrekt användning osv.)*		X	
H8.	Artikel 32.3	Att det i fordonet finns och/eller används utrustning som bedrägligt kan ändra de uppgifter som registrerats av färdskrivaren	X		
H9		Förfalskning, döljande, hemlighållande eller förstörelse av uppgifterna på diagrambladen eller de uppgifter som lagras och överförs från färdskrivaren och/eller på förarkortet	X		
H10	Artikel 33.2	Företaget bevarar inte diagramblad, utskrifter och överförda uppgifter		X	
H11		Registrerade och lagrade uppgifter ej tillgängliga i minst ett år		X	
H12	Artikel 34.1	Felaktig användning av diagramblad/förarkort		X	
H13		Otillåtet avlägsnande av diagramblad eller förarkort, vilket påverkar registreringen av relevanta uppgifter		X	
H14		Användning av diagramblad eller förarkort under en längre tid än de är avsedda för, och uppgifter har försvunnit		X	
H15.	Artikel 34.2	Användning av smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort med oläsliga uppgifter		X	
H16	Artikel 34.3	Ingen manuell inmatning trots att detta krävs		X	
H17.	Artikel 34.4	Fel diagramblad eller förarkort i fel kortplats (multibemanning)			X
H18	Artikel 34.5	Felaktig användning av reglagen		X	
I	**Inlämning av uppgifter**				
I1.	Artikel 34.5 b v	Felaktig eller ingen användning av tecknet för färja/tåg			X
I2	Artikel 34.6	All information som krävs inte införd i diagrambladet		X	
I3.	Artikel 34.7	Uppgifterna visar inte symbolerna för de länder vars gränser föraren passerat under den dagliga arbetsperioden			X
I4	Artikel 34.7	Uppgifterna visar inte symbolerna för de länder där förarens dagliga arbetsperiod påbörjades respektive avslutades			X
I5.	Artikel 36	Vägran att kontrolleras		X	
I6	Artikel 36	Kan inte uppvisa manuella uppgifter och utskrifter som gjorts under den innevarande dagen och de föregående 28 dagarna (till och med 30 december 2024) Kan inte uppvisa manuella uppgifter och utskrifter som gjorts under den innevarande dagen och de föregående 56 dagarna (från och med 31 december 2024)		X	
I7	Artikel 36	Kan inte uppvisa ett förarkort, om föraren innehar ett sådant		X	
J	**Fungerar inte på fullgott sätt**				
J1.	Artiklarna 37.1 och 22.1	Färdskrivaren ej reparerad av en godkänd montör eller verkstad		X	
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		X	

(*) 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).”