

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

li.remissvar@regeringskansliet.se

## Remissvar av promemorian Genomförande av ändringar i kontroldirektivet om allvarlighetsgraden av överträdelser av kör- och vilotidsregelverket

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget men föreslår följande justeringar och förtydliganden.

### Riskvärdering

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

I 7 kap. 13 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. föreslås att det införs en hänvisning till bilaga III i det så kallade kontroldirektivet<sup>1</sup>. Hänvisningen anger att överträdelsernas allvarlighetsgrad ska bedömas i enlighet med bilaga III till kontroldirektivet när ett företags riskvärde beräknas. Av motivtexten framgår det att kontroldirektivets bestämmelser om riskvärdering är genomförda i ovan nämnda bestämmelse. Det framgår vidare att bilaga III endast omfattar överträdelser av EU:s kör- och vilotidsförordning<sup>2</sup> och färdskrivarförordning<sup>3</sup> samt att nationella bestämmelser som införlivar

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> 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

vägarbetstidsdirektivet<sup>4</sup> också ska ingå i riskvärderingssystemet. Slutligen anges att någon EU-gemensam förteckning över allvarlighetsgraden av överträdelser mot vägarbetstidsdirektivet inte finns vid beräkningen av riskvärdet.

Transportstyrelsen vill därför påpeka att det inte är möjligt att beräkna ett riskvärde utan en allvarlighetsgrad för varje enskild överträdelse. Vid riskvärdesberäkningen av överträdelser mot vägarbetstidsdirektivet använder Transportstyrelsen idag den allvarlighetsgrad som framgår av bilaga I till den så kallade kategoriseringsförordningen<sup>5</sup>.

Transportstyrelsen anser mot denna bakgrund att den föreslagna hänvisningen skapar en otydlighet om hur riskvärdesberäkningen ska göras när det kommer till vägarbetstidsdirektivet, eftersom det saknas nationella bestämmelser om allvarlighetsgrad för sådana överträdelser. I motsats till vad som framgår av promemorian anser Transportstyrelsen att det finns en EU-gemensam förteckning av allvarlighetsgraden av dessa överträdelser, nämligen i bilaga I till kategoriseringsförordningen. En lösning skulle därför vara att hänvisa till bilaga I till kategoriseringsförordningen i denna del. Om dessa allvarlighetsgrader inte ska användas i riskvärdesberäkningen så finns det enligt vår uppfattning en lucka i den nationella implementeringen av kontroldirektivet.

Transportstyrelsen önskar även ett förtydligande om varför den nya hänvisningen behövs när samtliga allvarlighetsgrader enligt bilaga III föreslås bli identiskt implementerade i den nationella förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. Är det inte viktningen av överträdelsernas allvarlighetsgrad enligt den svenska förordningen, där implementeringen har skett, som ska användas vid beräkningen av ett företags riskvärde?

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

Transportstyrelsen föreslår att lydelsen i bilagan gällande överträdelse F3 inte ändras visavi bilaga III till kontroldirektivet. Det framgår inte av promemorian varför den ändrade ordalydelsen föreslås. Transportstyrelsen anser dock att orden ”ingen/inga” och ”ofullständig” har olika innebörd, där ofullständig är mer synonymt med fragmentarisk eller partiell. Vår bedömning är därför att en situation där organisering och/eller information

---

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter

<sup>5</sup> Kommissionens förordning (EU) 2016/403 av den 18 mars 2016 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 vad gäller klassificeringen 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

helt har underlåtits bör ingå i bestämmelsen och att ”ofullständig” torde rymmas i begreppet ”felaktig”.

### **Förordning (EG) nr 561/2006**

#### *F Arbetsorganisation*

#### *Föreslagen lydelse*

-----  
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.  
-----

#### *Transportstyrelsens förslag*

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

-----  
Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Ann-Cathrine Wikström, jurist Virginia Tigerstrand och utredare Fredrik Lorenz, den senare föredragande.