Anvisning
Översättning

ID-2021856

23.12.2019

POL-2019-8979

Giltighetstid
1.1.2020–31.12.2024

Författningsgrund
Polisförvaltningslag (1992/110) 4 §

Ändrar/Upphäver
POL-2014-16555, 30.12.2014, Tillsyn av fordonsförarnas kör- och vilotider

Målgrupper
Polisen

Tillsyn av fordonsförarnas kör- och vilotider

Innehåll

1 Inledning och anvisningens tillämpningsområde ... 2
2 Tillsynens mål och innehåll ... 3
3 Tillsynsåtgärder ... 4
3.1 Kontroll att färdskrivaren används rätt och fungerar (färdskrivarförordningen) ... 4
3.1.1 Kontroll att färdskrivaren fungerar ... 4
3.1.2 Kontroll av färdskrivarens inställningar ... 6
3.1.3 Kontroll av färdskrivarens användning ... 6
3.1.4 Gränser för ingripande ... 8
3.2 Kontroll av fordonsförarens kör- och vilotider (kör- och vilotidsförordningen) ... 9
3.2.1 Faktorer som direkt påverkar trafiksäkerheten (gränser för ingripande i punkt 3.2.3.) ... 9
3.2.2 Övriga faktorer ... 9
3.2.3 Gränser för ingripande ... 10
4 Transportkedjans ansvar och skyldigheter ... 10
4.1 Fordonsförarens ansvar och skyldigheter ... 11
4.2 Transportföretagens ansvar och skyldigheter ... 12
4.3 Ansvar och skyldigheter för den som gjort upp tidtabellen eller dennes företrädare ... 13
4.4 Undersökning av transportkedjans ansvar ... 13
5 Påföljdsförfarande ... 13
5.1 Att avstå från åtgärder ... 14
5.2 Straffyrkande och glidande skala ... 14
5.2.1 Kör trött ... 15
5.2.2 Allvarlig likgiltighet ... 15
5.3 Återkallande av förarkort ... 15
5.4 Avbrytande av transport ... 15

POLISSTYRELSEN
Stinsgatan 14, PB 22, 00521 HELSINGFORS
kirjaamo.poliisihallitus@poliisi.fi
Tel. +358 295 480 181, Fax +358 295 411 780

1 Inledning och anvisningens tillämpningsområde

Övervakningen av föreskrifterna gällande fordonsförarnas kör- och vilotider är ett av polisens kärnområden inom övervakningen av den tunga trafiken som direkt påverkar trafiksäkerheten. Föreskrifterna är enhetliga i hela den Europeiska unionen och inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). För stater utanför EES tillämpas den gällande AETR-överenskommelsen. AETR-överenskommelsen överensstämmer med övrig viss social lagstiftning om vägtransporter, förutom när det gäller smarta färdskrivare enligt bilaga IC som ännu inte har godkänts.

Tillsynen är riktad mot finländska och utländska fordon samt förarna av dessa och andra parter i transportkedjan.

I enlighet med ovan nämnda avtalen ordnar varje medlemsland inom sitt område ändamålsenlig och regelbunden tillsyn så att kontroller genomförs både på vägarna och i företagens lokaler i syfte att de ska omfatta en betydande och representativ del av alla de förare, fordon och företag som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (kör- och vilotidsförordningen) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare vid vägtransporter (färdskrivarförordningen). Vad gäller mekaniska färdskrivare kompletteras färdskrivarförordningen av förordningens bilaga I, vad gäller digitala färdskrivare av bilaga IB och vad gäller smarta färdskrivare av bilaga IC.

Viss social lagstiftning om vägtransporter som kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen bildar har nationellt satts i kraft i lagen om transportservice (320/2017, transportservicelagen). Föraren ska använda färdskrivare i de fordon i vilka det enligt kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen är obligatoriskt, såsom stadgat i 45 § 1 mom. i lagen om transportservice. Föraren ska använda färdskrivare också i trafiktraktorer som används i godstrafik och vars konstruktiva hastighet överstiger 40 km/tim., såsom stadgat i artikel 3 punkt b i färdskrivarförordningen. Närmare bestämmelser om nationella undantag som staterna kan medge enligt kör- och vilotidsförordningens IV kapitel finns i 7 § i statsrådets förordning om utfärdande av färdskrivarkort och undantag vid användning av färdskrivare (507/2018).

Vägkontrollerna enligt viss social lagstiftning för vägtransporter sköts dels av polisen, dels av tullverket och gränsbevakningsväsendet i synnerhet vad gäller den gränsöverskridande trafiken, dels av arbetarskyddsmyndigheterna, såsom stadgat i 192 § 2 mom. i transportservicelagen. Bestämmelser om tillsynsmyndigheternas befogenheter och om tvångsmedel finns i 197 § (tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information), 200 § (skötsel av vissa andra myndigheters uppgifter) och 202 § (tvångsmedel för iakttagande av sociallagstiftningen inom vägtrafiken) i transportservicelagen. Därutöver finns det bestämmelser om tillsynsmyndigheternas befogenheter i vägtrafiklagen (267/1981; nya trafiklagen (729/2018) träder i kraft 1.6.2020) samt i fordonslagen (1090/2002).

Utöver polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet övervakar arbetarskyddsmyndigheten efterlevnad av 49–52 § i transportservicelagen vad gäller förare som är egenföretagare. Bestämmelser om arbetarskyddsmyndighetens uppgifter finns i 192 § 3 mom. i transportservicelagen.

I denna anvisning behandlas de viktigaste grundläggande åtgärderna som övervakaren ska göra vid tillsynen och de viktigaste påföljderna som konstaterade brister vid tillsynen kan leda till. Därutöver ges anvisningar om hur transportkedjans olika parters ansvar och skyldigheter ska beaktas vid tillsynen.

Anvisningen tillämpas på transporter inom Finland. Därutöver tillämpas anvisningen på transporter som kommer till Finland från utlandet när förarens körning fortsätter i Finland (dvs. gärningen uppstår i Finland). Användningen av landskod, körtid per vecka och/eller veckovila påverkas även av körningar utomlands enligt förordningen. Även då måste gärningen uppstå i Finland.

2 Tillsynens mål och innehåll

Målet med tillsynen av förarnas kör- och vilotider är att förhindra att föraren blir mindre alert, i synnerhet p.g.a. trötthet, och således minska risker och olyckor i samband med nedsatt vakenhet.

När det gäller kontroller av kör- och vilotider förutsätter artikel 2(3) i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG att minst 3 % av förarnas arbetsdagar ska kontrolleras. Minst 30 % av kontrollerna avseende arbetsdagarna ska ske ute på vägarna och minst 50 % i företagens lokaler.

Tillsynen av kör- och vilotiderna genomförs genom att man kontrollerar den innevarande dagens diagramblad i förarens mekaniska färdskrivare, förarens personliga förarkort i digitala färdskrivare, samt uppgifterna i den digitala färdskrivaren, som kan kontrolleras antingen genom utskrift från färdskrivaren och/eller data kopierade från färdskrivaren till ett USB-minne med hjälp av kontrollprogrammet. Vid tillsynen kontrolleras även diagrambladen för de föregående 28 dagarna eller motsvarande körningar på förarkortet, såsom stadgat i artikel 36(1) i färdskrivarförordningen. För förarens del utsträcker sig inte kontrollen till körningar före granskningsperioden. Som undantag är definitionen av ansvaret för transportföretaget.

När kontroll av mekanisk färdskrivare genomförs måste tillsynsmyndigheten göra en anteckning om åtgärderna på det diagramblad som används vid kontrollen samt på de diagramblad som leder till påföljder. När kontroll av digital färdskrivare genomförs måste tillsynsmyndigheten använda övervakarkort.

3 Tillsynsåtgärder

Vid tillsynen av kör- och vilotider kontrolleras:

- att färdskrivaren används rätt och fungerar I färdskrivarförordningen finns bland annat bestämmelser om färdskrivarens användning i artikel 32, om förarkortets och diagrambladets användning i artikel 34 och om uppgifter som föraren har med sig i artikel 36.

- fordonsförarens kör- och vilotider Bestämmelser om fordonsförarens kör- och vilotider finns i artikel 5–9 i kör- och vilotidsförordningen.

- anvisningarna som arbetsgivaren/dennes företrädare/företagets företrädare har gett till föraren om kör- och vilotider/hur färdskrivaren ska användas Närmare bestämmelser om transportföretagens ansvar finns i artikel 10(2) i kör- och vilotidsförordningen, enligt vilken transportföretaget ska ge föraren lämpliga instruktioner och regelbundet kontrollera att bestämmelserna i förordning (EEG) Nr 3281/85 och kapitel II i kör- och vilotidsförordningen efterlevs. Enligt artikel 33(1) i färdskrivarförordningen ska transportföretag vara ansvariga för att se till att deras förare har lämplig utbildning och lämpliga instruktioner när det gäller färdskrivares korrekta funktion, oavsett om de är digitala eller analoga, och ska med jämna mellanrum kontrollera att förarna använder dem på rätt sätt och ska varken direkt eller indirekt uppmuntra förarna till missbruk av färdskrivarna.

- organiseringen av förarens arbete (arbetsgivaren/dennes företrädare/företagets företrädare) med beaktande av kraven i kör- och vilotidsförordningen Enligt artikel 10(2) i kör- och vilotidsförordningen ska transportföretag organisera det arbete som avses i punkt 1 så att föraren kan följa förordning (EEG) nr 3821/85 och kapitel II i denna förordning.

Vid tillsynen ska man även speciellt beakta sådan behandling av färdskrivaren, diagrambladet eller förarkortet som leder till att information och/eller utskrifter förfalskas, åtkomsten till dessa förhindras eller att dessa utplånas. Enligt artikel 32(3) i färdskrivarförordningen är det förbjudet att förfalska, dölja, hemlighålla eller förstöra uppgifter på diagrambladet eller i färdskrivaren eller på förarkortet samt utskrifter från färdskrivare. Det är också förbjudet att manipulera färdskrivare, diagramblad eller förarkort så att uppgifter och/eller utskrifter förfalskas, hemlighålls eller förstörs. Fordonet får inte ha någon anordning som gör det möjligt att utföra ovannämnda manipulationer.

3.1 Kontroll att färdskrivaren används rätt och fungerar (färdskrivarförordningen)

För att utföra tillsynen korrekt och konstatera eventuella förseelser förutsätts att färdskrivaren fungerar på det sätt förordningen kräver och att föraren använder färdskrivaren enligt föreskrifterna.

3.1.1 Kontroll att färdskrivaren fungerar

1. I fordonet finns en installerad färdskrivare som är obligatorisk enligt lag. Enligt artikel 3(1) i färdskrivarförordningen ska färdskrivare vara installerade och användas i fordon som är registrerade i en medlemsstat

och som används för transporter på väg av passagerare eller gods och som omfattas av kör- och vilotidsförordningen. Enligt andra stycket i samma artikel får medlemsstaterna vid tillämpningen av denna förordning undanta fordon som används för transporter som har beviljats ett undantag i enlighet med punkt 1 och 3 i artikel 13. Närmare bestämmelser om dessa undantag finns i 7–8 § i statsrådets förordning om utfärdande av färdskrivarkort och undantag vid användning av färdskrivare, när det är fråga om undantag från efterlevnad av kör- och vilotider.

2. Färdskrivarens korrekta funktion ska periodiskt besiktigas mint en gång vartannat (2) år, såsom stadgat i artikel 23(1) i färdskrivarförordningen. Detta krav gäller även nya fordon. I enlighet med 46 § 4 mom. i transportservicelagen ska företaget se till att de periodiska besiktningar av färdskrivare som föreskrivs i färdskrivarförordningen utförs. Bestämmelser om företagets skyldighet i händelse av att utrustning inte fungerar på fullgott sätt finns i artikel 37 i färdskrivarförordningen.

3. Färdskrivaren fungerar felfritt och dess konstruktion har inte ändrats. Enligt artikel 32(1) i färdskrivarförordningen ska transportföretag och förare se till att den digitala färdskrivaren och förarkortet fungerar och används på rätt sätt. Om de använder analoga färdskrivare ska se till att de fungerar och att diagrambladen används på rätt sätt. Enligt artikel 37(1) i färdskrivarförordningen ska transportföretaget vid driftsstopp eller funktionsfel låta en godkänd montör eller verkstad reparera färdskrivaren så snart omständigheterna medger detta. Om fordonet inte kan återvända till transportföretagets anläggning inom en vecka från dagen för driftstoppet eller dagen då funktionsfelet upptäcktes ska reparationen göras under resans gång.

Vid tillsyn av kör- och vilotider kontrolleras att färdskrivarens installation har utförts på det sätt som krävs i förordningen och samtidigt att uppgifterna är korrekt angivna på installationsskylten. På en digital färdskrivare kan man kontrollera huruvida uppgifterna på installationsskylten är korrekta via en teknisk utskrift.

För en digital färdskrivare måste man kontrollera, i synnerhet i händelse av olycksfall, om installationsskyltens uppgifter om fordonet (tillverkningsnummer) och fordonets utrustning (i synnerhet däcksstorleken på de drivande hjulen) motsvarar uppgifterna som registrerats för installationsskylten. Om de inte överensstämmer måste färdskrivaren kalibreras igen.

Särskilda bestämmelser om förarens skyldigheter vad gäller färdskrivarens användning finns i artikel 32 i färdskrivarförordningen och i 45 § transportservicelagen. Förarens skyldigheter vad gäller färdskrivarens och förarkortets användning regleras i kör- och vilotidsförordningen och i färdskrivarförordningen samt anges i AETR-överenskommelsen. Föraren ska underrätta arbetsgivaren om han inte har ett giltigt förarkort. Bestämmelser om förarens skyldigheter i avsaknad av förarkort finns i artikel 29 i färdskrivarförordningen. Föraren ska för registrering av uppgifterna om kör- och vilotider överlämna förarkortet också till arbetsgivaren eller till det företag som endast tillfälligt anlitar föraren.

4. Vad gäller utländska fordon kontrolleras dessutom att den färdskrivare som finns i fordonet är typgodkänd. Närmare bestämmelser om färdskrivarens typgodkännande finns i kapitel III i färdskrivarförordningen.

3.1.2 Kontroll av färdskrivarens inställningar

1. Klockan på den mekaniska färdskrivaren avviker inte från den officiella tiden i fordonets registreringsland, såsom stadgat i artikel 34(5) i färdskrivarförordningen. Vid tillsynen ska rätt tid vid behov ställas in på klockan och en anteckning om ändringen göras på färdskrivarskivan. Föraren är ansvarig för registrerade tider på diagrambladet, såsom framgår av ordalydelsen i artikel 34(5) i färdskrivarförordningen samt i 45 § 1 mom. i transportservicelagen.

2. På utskriften från en digital färdskrivare visas så kallad koordinerad universell tid, dvs. UTC-tid, som avviker från finsk tid. Vintertid är avvikelsen två timmar och sommartid tre timmar.

3. Om klockan på den digitala färdskrivaren avviker mer än 20 minuter (bilaga IB), måste den digitala färdskrivaren kontrolleras igen. Transportföretagets ansvar (46 § transportservicelagen samt artikel 32 och 37 i färdskrivarförordningen). Förarens ansvar (45 § transportservicelagen samt artikel 32 i färdskrivarförordningen)

4. Företaget har låst den digitala färdskrivaren med eget företagskort innan fordonet tagits i bruk (integritetsskydd).
Enligt 46 § 3 mom. i lagen om transportservice ska företaget med hjälp av företagskortet låsa uppgifterna i den digitala färdskrivaren så att integritetsskyddet för den som registrerats inte äventyras. Dessutom finns bestämmelser om skydd av data som kommer från färdskrivaren i artikel 7 i färdskrivarförordningen.

5. Föraren har angett rätt landskod i den digitala färdskrivaren när han eller hon har inlett eller avslutat arbetsperioden för dygnet, såsom stadgat i artikel 34(7) i färdskrivarförordningen.

3.1.3 Kontroll av färdskrivarens användning

1. Föraren använder innevarande dags diagramblad i en mekanisk färdskrivare och ett personligt förarkort i en digital färdskrivare. Enligt artikel 34(1) ska färdskrivarförordningen ska förarna varje dag de kör använda diagramblad eller förarkort, från den tidpunkt då fordonet övertas. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Ett diagramblad eller förarkort får inte användas längre tid än det är avsett för.

Bestämmelser om transportföretagens ansvar finns i artikel 33 i färdskrivarförordningen samt i 46 § lag om transportservice. Föraren måste också meddela arbetsgivaren om han eller hon inte har ett giltigt förarkort. Arbetsgivaren ansvarar alltid för att fordonet inte överlåts till en förare som saknar giltigt förarkort, såsom stadgat i 46 § 1 mom. lagen om transportservice.

2. Vid behov kan förarkortets uppgifter granskas (innehavarförfrågan) via fordonsregistret (ATJ) och förarkort som utfärdats utomlands via systemet TACHONET som omfattar EU-länderna.

3. Föraren använder innevarande dags diagramblad i en mekanisk färdskrivare (rätt hastighetsområde). Detta är viktigt för att fordonets körhastigheter ska sparas korrekt på diagrambladet.

4. Föraren har med tanke på arbetets längd med sig i fordonet tillräckligt många oanvända diagramblad, såsom stadgat i artikel 32–33 i färdskrivarförordningen. Dessutom ska transportföretag lämna ut ett tillräckligt antal diagramblad till förarna av fordon utrustade med analoga färdskrivare, med beaktande av att diagramblad är personliga, transportuppdragets varaktighet samt eventuella behov av att ersätta diagramblad som är skadade eller som har tagits ut av en behörig kontrolltjänsteman. Transportföretag får ge förarna endast diagramblad av godkända mallar och som är anpassade till den färdskrivare som är installerad i fordonet. Bestämmelser om transportföretagens ansvar finns i artikel 33 i färdskrivarförordningen.

5. Föraren har med tanke på arbetets längd i fordonet med sig en tillräcklig mängd papper för utskrift så att en eventuell utskrift av uppgifterna i färdskrivaren kan genomföras utan problem i samband med kontrollen. Enligt artikel 33(1) i färdskrivarförordningen ska transportföretaget och föraren, med beaktande av transportuppdragets varaktighet, se till att den utskrift av uppgifter från färdskrivaren som begärs av en kontrolltjänsteman kan göras på rätt sätt vid en kontroll om ett fordon är utrustat med en digital färdskrivare.

HD 2011:4
I färdskrivaren installerad i en lastbil som A körde saknades utskriftspapper, varför polisen inte kunde polisen skriva ut de uppgifter som krävs enligt färdskrivarförordningen (rådets förordning (EEG) nr 3821/85) för att genomföra kontrollen. Frågan gällde huruvida A var förpliktad att se till att utskriften kunde genomföras, huruvida beteendet var grovt försumligt enligt kraven i 105a § i vägtransportlagen och om A därmed var skyldig till brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter.

6. En förare som kör ett fordon utrustat med mekanisk färdskrivare har med sig innevarande dags diagramblad samt de diagramblad som föraren har använt under de 28 föregående dagarna och förarkortet om han har ett sådant, såsom stadgat i artikel 36(1) i färdskrivarförordningen.

7. En förare som kör ett fordon utrustat med digital färdskrivare ska ha med sig sitt förarkort, alla registreringar som gjorts för hand och utskrifter som gjorts under innevarande dag och de föregående 28 dagarna, vilka krävs enligt färdskrivarförordningen och kör- och vilotidsförordningen, samt

diagrambladen från den period under vilken han har hört ett fordon utrustat med analog färdskrivare. Bestämmelser om denna skyldighet finns i artikel 36(2) i färdskrivarförordningen.

8. Föraren har på diagrambladet för den mekaniska färdskrivaren gjort de centrala registreringar som krävs enligt artikel 34(6) i färdskrivarförordningen.

9. Föraren har specificerat de händelser som föreskrifterna kräver genom att använda tidsgruppsväljaren (körtid, annat arbete, tillgänglighet, raster). Om föraren inte kan använda tidsgruppsväljaren kan registreringen göras t.ex. för hand eller på annat sätt. Närmare bestämmelser om tidsgruppsväljarnas användning finns i artikel 34(5) i färdskrivarförordningen.

10. Föraren har antecknat alla arbetsuppgifter under arbetstiden för samma dygn på samma diagramblad som har de centrala registreringar som krävs eller på det egna förarkortet. Dessutom ska föraren göra eventuella andra handgjorda markeringar och utskrifter exempelvis när färdskrivaren inte fungerar.

11. När företaget anlitar två förare samtidigt för att köra samma fordon (s.k. multibemanning) har bägge förarna använt färdskrivaren på det sätt som avses i artikel 34 i färdskrivarförordningen. Transportföretagets ansvar definieras i artikel 32-33 i färdskrivarförordningen.

3.1.4 Gränser för ingripande

Gärningar som kan inledningsvis behandlas med den anmärkning såsom avses i 10 kap. 3 § i förundersökningslagen (805/2011):

- Företaget har inte låst den digitala färdskrivaren med det egna företagskortet innan fordonets färdskrivare tas i bruk.

- Föraren har på diagrambladet eller förarkortet registrerat alla de händelser under arbetsdagen som förordningarna kräver (exempelvis registrering av annat arbete). Om förseelse mot denna punkt sker regelbundet (föraren låter bli att markera annat arbete, exempelvis minst 5 gånger under den innevarande 28 dagars körperioden), bör bötesyrkande övervägas.

- Föraren har inte specificerat de händelser som föreskrifterna kräver genom att använda tidsgruppsväljaren (körtid, annat arbete, tillgänglighet, raster). Om förseelser på denna punkt återkommer regelbundet (föraren har låtit bli t.ex. minst fem gånger under de senaste 28 dagarna) ska straffyrkande övervägas.

En anmärkning bör ges skriftligen för att förhindra risken för dubbel straffbarhet. Enligt kör- och vilotidsförordningen 20(1) artikel-n ska föraren bevara alla bevis på sanktioner eller inledda förfaranden som lagts fram av en medlemsstat, till dess att samma överträdelse av denna förordning inte längre kan leda till ett andra förfarande eller en andra sanktion i enlighet med bestämmelserna i denna förordning.

3.2 Kontroll av fordonsförarens kör- och vilotider (kör- och vilotidsförordningen)

Övervakning av kör- och vilotider bör fokusera på faktorer som direkt påverkar trafiksäkerheten. Vid tillsynen ska man eftersträva att kontrollera åtminstone följande viktiga faktorer ur trafiksäkerhets synpunkt.

3.2.1 Faktorer som direkt påverkar trafiksäkerheten (gränser för ingripande i punkt 3.2.3.)

Förarens ansvar (45 § i lagen om transportservice).

1. Den dygnsvila som föraren har tagit ut, även reducerad, är på minst 9 tim. (artikel 8 i kör- och vilotidsförordningen).

2. Föraren har inte överskridit den totala dagliga körtiden på högst 10 tim. (artikel 6 i kör- och vilotidsförordningen).

3. Föraren har kört sammanhängande utan rast i högst 4 tim. 30 min. Efter körning i 4 timmar och 30 minuter krävs en rast på minst 45 minuter. Denna rast kan även delas upp i raster om minst 15 min. och minst 30 min. (artikel 7 i kör- och vilotidsförordningen).

4. Föraren har tagit minst en gång en 45 tim. veckovila under en körperiod på 28 dagar (artikel 8 i kör- och vilotidsförordningen).

5. Föraren har inte överskridit den totala veckokörtiden på 56 tim. under två på varandra följande veckor (artikel 6 i kör- och vilotidsförordningen). Se dessutom punkt 5.2.1 Kör trött och punkt 5.5. Avbrytande av transport.

3.2.2 Övriga faktorer

Förarens ansvar (45 § i lagen om transportservice).

1. Föraren har även i övrigt följt bestämmelserna om daglig vilotid, normal daglig vilotid är 11 tim. (artikel 8 i kör- och vilotidsförordningen).

2. Föraren har även i övrigt följt bestämmelserna om daglig körtid, normal daglig körtid är 9 tim. (artikel 6 i kör- och vilotidsförordningen).

3. Föraren har inom ramarna för den dagliga körtiden tagit tillräckligt med raster. Kravet är en rast på minst 45 min. efter körning i 4 timmar och 30 minuter, eller minst 15 min. + 30 min. fördelat över denna körtid (artikel 7 i kör- och vilotidsförordningen).

4. Föraren har även i övrigt följt bestämmelserna om veckovila under en körperiod på 28 dagar, exempelvis under en körperiod på 28 dagar: minst 45 tim. + 24 tim. + 45 tim. + 24 tim. (artikel 8 i kör- och vilotidsförordningen).

5. Föraren har även i övrigt följt bestämmelserna om körtid under två på varandra följande veckor, högst 90 tim. (artikel 6 kör- och vilotidsförordningen). S.k. multibemanning bör beaktas (artikel 8 kör- och vilotidsförordningen).

3.2.3 Gränser för ingripande

Innan påföljdsförfarandet vidtas reder man ut för förarens del huruvida han eller hon har med sig tidigare erhållna påföljder från de föregående 28 dagarna. Enligt artikel 20(2) i kör- och vilotidsförordningen är föraren skyldig att på myndighets begäran lägga fram bevis som avses i artikel 20(1) gällande sanktioner eller inledda förfaranden till dess att samma överträdelse av denna förordning inte längre kan leda till ett andra förfarande eller en andra sanktion i enlighet med bestämmelserna i denna förordning. Med åtgärden förhindrar man risken för dubbel straffbarhet.

Som följande beskrivs exempel på gärningar för vilka man i regel kan ge skriftlig anmärkning såsom avsett i 10 kap 3 § i förundersökningslagen:

1. Den dygnsvila föraren har tagit är maximalt en timme kortare än vad som krävs. Om emellertid förseelser på denna punkt återkommer under på varandra följande kördagar, ska straffyrkande övervägas.

2. Föraren har inte överskridit den dagliga körtiden med mer än en timme. Om emellertid förseelser på denna punkt återkommer under på varandra följande kördagar, ska straffyrkande övervägas.

3. Om föraren kör utan rast i högst 5 tim 30 min.

Om föraren har tagit raster inom ramarna för den dagliga körtiden, men rastförseelserna är 15 minuter eller ännu kortare, t.ex. en rast på minst 30 min. efter körning i 4 tim. 30 min., eller raster om minst 15 min. + 15 min. fördelat över denna körtid.

Om emellertid förseelser på denna punkt återkommer regelbundet (föraren har låtit bli att ta tillräckliga raster t.ex. minst tio gånger under de senaste 28 dagarna) ska SY övervägas.

4. Den veckovila föraren har tagit är maximalt åtta timmar kortare än vad som krävs. Om emellertid förseelser på denna punkt återkommer under på varandra följande körveckor, ska SY övervägas.

5. Föraren har inte överskridit körtiden per vecka med mer än sex timmar eller mer än tio timmar på två veckor.

6. Föraren kör sju dagar i veckan men följer bestämmelserna om körtid per vecka och veckovila.

4 Transportkedjans ansvar och skyldigheter

När färdskrivare och förarkort används måste bestämmelserna i färdskrivarförordningen, kör- och vilotidsförordningen samt 45 § lag om transportservice och AETR-överenskommelsen följas.

4.1 Fordonsförarens ansvar och skyldigheter

I 267 § lagen om transportservice finns bestämmelser om påföljder för föraren vid brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter, om föraren uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om t.ex. körtider, raster eller vilotider i kör- och vilotidsförordningen.

En förare döms inte till straff för en gärning som har sin grund i en förseelse som har begåtts av en verkstad eller av arbetsgivaren eller dennes företrädare (lag om transportservice 267 §).

Vid tillsynen bör det poängteras att föraren varje kördag måste använda ett diagramblad eller förarkort från och med att han eller hon tar fordonet i besittning, såsom stadgat i artikel 34 i färdskrivarförordningen. Det bör även poängteras att enligt artikel 4 och 6 i kör- och vilotidsförordningen måste förare som ”annat arbete” registrera all som arbetstid definierad verksamhet bortsett från körandet samt allt arbets- eller tjänsterelaterat arbete antingen inom transportbranschen eller utanför den. Med anledning av det ovan nämnda instrueras förarna vid tillsynen att använda den digitala färdskrivarens OUT-funktion vid behov (körningar som inte omfattas av förordningen, Transport- och kommunikationsverkets nya tolkning 2019).

I artikel 36 i färdskrivarförordningen samt i 45 § 1 mom. i lagen om transportservice finns bestämmelser om att föraren på begäran ska uppvisa för tillsynsmyndigheten de uppgifter som avses i artikel 15.7 i färdskrivarförordningen. Denna punkt tillämpas också inom ett fabriks-, hamn-, lager- eller tävlingsområde eller något annat motsvarande område.

Enligt 45 § 2 mom. transportservicelagen är föraren skyldig att meddela arbetsgivaren om han eller hon inte har ett giltigt förarkort.

Enligt 45 § 1 mom. lag om transportservice och artikel 32 i färdskrivarförordningen är föraren även ansvarig för att ett fordon som används i trafik är trafikdugligt. Föraren ska utan dröjsmål underrätta arbetsgivaren om brister som han eller hon observerat i fordonets skick och inte själv kan avhjälpa. Dessutom ska arbetsgivaren enligt 9 § 2 mom. i fordonslagen se till att fordonet är trafikdugligt när det överlämnas till föraren för att köras samt att fordonet kontrolleras och underhålls tillräckligt ofta för att hålla det trafikdugligt. Föraren skall utan dröjsmål underrätta arbetsgivaren om brister som han eller hon observerat i fordonets skick och inte själv kan avhjälpa.

Gärningar gällande föraren som framkommit vid tillsynen som behandlas med strafforderförfarande:

- Brott mot viss social lagstiftning om vägtransporter i egenskap av förare (267 § i lag om transportservice)
- Äventyrande av trafiksäkerheten (SL 23 kap. 1 §)
- Fordonsförseelse (FDL 96 § 1 punkten)

4.2 Transportföretagens ansvar och skyldigheter

I 267 § transportservicelagen finns en bestämmelse om påföljder mot transportföretag för brott mot viss sociallagstiftning om vägtransporter, om företaget avsiktligt eller av grov oaktsamhet bryter mot vad som stadgas i färdskrivarförordningen, i kör- och vilotidsförordningen samt i 46 § i lagen om transportservice och som anges i AETR-överenskommelsen.

- Har inte installerat färdskrivare i fordon som används för transporter på väg av passagerare eller gods (3 artikel i färdskrivarförordningen).

  Får inte överlämna ett fordon som är utrustat med en digital färdskrivare för att framföras till en förare som inte har ett giltigt förarkort (46 § 1 mom. i transportservicelagen). Ansvaret måste alltid redas ut vid tillsynen.

- Har inte försäkrat sig att förarkortet/ diagrambladen används på ett adekvat sätt (32 artikel i färdskrivarförordningen).
  (Observera artikel 33 i färdskrivarförordningen, ansvar för färdskrivarens adekvata användning)

- Har inte regelbundet kontrollerat att förarna följer bestämmelserna om kör- och vilotider (artikel 10 i kör- och vilotidsförordningen).

- Inte har ordnat förarens arbete på det sätt som avses i kör- och vilotidsförordningen så att föraren kan följa bestämmelserna om körtider, raster och vilotider (10 artikel i kör- och vilotidsförordningen).

  Vid tillsynen ska man särskilt beakta ansvar om föraren eller förarna har upprepade gånger gjort sig skyldiga till gärningar som direkt äventyrar trafiksäkerheten (punkt 3.2.1) eller kör utan att använda förarkort i ett fordon utrustat med digital färdskrivare (förarkort beviljat). Ansvaret ska även beaktas om förarnas raster på vissa transportrutter regelbundet är för korta. Arbetsgivaren, dennes företrädare eller transportföretagets företrädare har alltid det primära ansvaret för att bestämmelserna följs, eftersom dessa alltid har möjlighet att fördela transporten mellan flera förare (ansvaret måste alltid först redas ut vid tillsynen). Ansvaret som uppgöraren av tidtabellen eller dennes företrädare har är tydligast när han eller hon sköter fördelningen av alla körprestationer för föraren eller förarna vid transportföretaget eller när transportens brådskande natur och kravet på leveranstid tydligt framgår av transporthandlingarna.

- Har inte försäkrat sig om att färdskrivaren fungerar felfritt (artikel 32 i färdskrivarförordningen) (Obs. ersättningsansvar i artikel 37 i färdskrivarförordningen, ”har inte reparerat en defekt färdskrivare”).

- Har inte sörjt för att utskrift att uppgifter från en digital färdskrivare på myndighets begäran kan genomföras utan problem i samband med kontrollen (artikel 33 i färdskrivarförordningen).

- Har inte sett till att färdskrivaren kontrolleras minst med två års mellanrum (artikel 23 i färdskrivarförordningen samt 46 § i lagen om transportservice).

- Har inte gett förarna adekvat utbildning om färdskrivarens användning (artikel 33 i färdskrivarförordningen).

- Har inte följt bestämmelserna om skydd av personuppgifter (artikel 7 i färdskrivarförordningen) (ansvar för företagslås i 46 § lag om transportservice).

4.3 Ansvar och skyldigheter för den som gjort upp tidtabellen eller dennes företrädare

I 267 § lag om transportservice finns bestämmelser om påföljd för uppgöraren av tidtabellen vid brott mot sociallagstiftning inom vägtransport, om han eller hon avsiktligt eller av grov oaktsamhet i verksamheten bryter mot bestämmelser om körtider, raster eller vilotider i kör- och vilotidsförordningen.

Företag, befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrningsföretag för förare skall se till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med denna förordning (kör- och vilotidsförordningen, artikel 10).

Transportföretaget har alltid det primära ansvaret för att bestämmelserna följs, eftersom det alltid har möjlighet att fördela transporten mellan flera förare (ansvaret måste alltid först redas ut vid tillsynen). Ansvaret som uppgöraren av tidtabellen har är tydligast när han eller hon sköter fördelningen av alla körprestationer för föraren eller förarna vid transportföretaget eller när transportens brådskande natur och kravet på leveranstid tydligt framgår av transporthandlingarna.

4.4 Undersökning av transportkedjans ansvar

Gärningar som behandlas med strafforderförfarande och som berör arbetsgivaren, dennes företrädare
eller transportföretagets företrädare:

- Trafikförseelse (VTL 103 §)
- Fordonsförseelse (FDL 96 §1 mom. 6 punkten)

Utredningen av förseelserna måste påbörjas redan vid tillsynen. Om händelsen är enkel och tydlig, den misstänkte (t.ex. arbetsgivaren eller transportföretagets företrädare) är närvarande, den eventuella förverkandepåföljden uppgår till maximalt 1 000 euro och om inte gärningen annars kräver vidare undersökning enligt förundersökningslagen kan strafforderförfarandet skötas genast vid tillsynen.
Om den misstänkte inte är närvarande, ska den patrull som utför tillsynen försöka delge det eventuella straffyrkandet under patrullens arbetsskift.

I annat fall ska en brottsanmälan göras om händelsen som kommit till kännedom.

5 Påföljdsförfarande

För en rättvis produktion av jämlika polistjänster är det viktigt att tröskeln för ingripande är lika och påföljdspraxisen konsekvent.

Vid påföljdsförfarandet måste man följa Polisstyrelsens handbok enligt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot.

5.1 Att avstå från åtgärder

Att avstå från åtgärder bedöms i denna anvisning på det sätt som föreskrivs i 10 kap. 3 § i förundersökningslagen (anmärkning, se straffhandboken).

Polisen kan inte ge någon tillstånd att bryta mot viss social lagstiftning om vägtransporter. Konstaterade brister ska i regel behandlas med minst en skriftlig anmärkning. En skriftlig anmärkning kan anses vara den primära åtgärden motsatt en muntlig anmärkning, eftersom en skriftlig anmärkning bokförs som en åtgärd i polisens datasystem och föraren senare kan visa att förseelserna redan har behandlats.

Den allmänna förutsättningen för åtgärdseftergift och skriftlig anmärkning är att brottet med tanke på omständigheterna kan anses vara ringa. I praktiken förutsätter detta att den fara brottet förorsakat och den skada som uppstått är ringa.

5.2 Straffyrkande och glidande skala

När straffyrkande framställs måste man följa Polisstyrelsens "handbok om att bestämma påföljder vid strafforderförfarande och ordningsbotsförfarande". Ett villkor är att strafforderförfarandet är möjligt att tillämpa enligt lagstiftningen, dvs. att ärendet är enkelt och tydligt samt att gärningsmannen är närvarande och samtycker till förfarandet.

När straffyrkan skrivs ut måste en glidande skala användas vid behov. En glidande skala ska användas när sådana omständigheter hänför sig till förseelsen på grundval av vilka förseelsen i ifrågavarande fall kan anses lindrigare eller allvarligare än vanligt. Användning av en glidande skala ska även motiveras genom att skriftligen ange skälet till straffbestämmelsen/ kravet.

Gärningen kan anses som allvarligare än vanligt om:

- Gärningen tyder på tydlig likgiltighet inför föreskrifterna (t.ex. upprepade gånger låtit bli att använda färdskrivare eller upprepade gånger använt apparaten felaktigt så att kontroll inte kan utföras)
- Gärningarna upprepas regelbundet under kontrollperioden dvs. de 28 föregående dagarna (t.ex. sker varje vecka)
- En gärning som direkt påverkar trafiksäkerheten upprepas vid på varandra följande skift
- Gärningen har redan straffats tidigare

För en rättvis produktion av jämlika polistjänster är det viktigt att tröskeln för ingripande är lika och påföljdspraxisen konsekvent.

5.2.1 Kör trött

Vid tillsynen ska det alltid beaktas om föraren kör trött. Fordon får inte föras av den som på grund av sjukdom, handikapp, skada eller trötthet eller av någon annan motsvarande orsak saknar nödvändiga förutsättningar för detta (VTL 63 §). Hur trött föraren är konstateras utgående från hur pass alert han eller hon är eller det tidigare körbeteendet (eventuella körfel).

Möjligheten att föraren kör trött ska även bedömas med beaktande av hur pass alert föraren är, med hänsyn till om föraren kör och:

- Föraren har befunnit sig på arbete i över 20 timmar
- Förarens föregående dygnsvila blev mindre än 4 timmar lång
- Förarens dygnsvila har under flera på varandra följande kördagar tydligt blivit för kort.

5.2.2 Allvarlig likgiltighet

Allvarlig likgiltighet och meddelande av temporärt körförbud (KKL 64 § och 70 §) ska övervägas vid tillsynen om föraren ser trött ut och har fortsatt köra trött redan under en längre tid (t.ex. tagit dygnsvila på 2 tim., 3 tim. och 2 tim. under föregående körperioder).

5.3 Återkallande av förarkort

Transport- och kommunikationsverket kan återkalla förarkortet med stöd av 244 § i transportservicelagen om förutsättningarna för återkallandet överensstämmer med artikel 26 i färdskrivarförordningen. Ett missbrukat förarkort ska vid tillsyn omhändertas av polisen (202 § lag om transportservice) och överlämnas till Transport- och kommunikationsverket (Traficom).

Åtgärder förutsätter att:

- Kortet har förfalskats
- Föraren använder någon annans kort
- Kortet föraren innehar har erhållits på falska grunder

Om föraren innehar förarkort som han eller hon beviljats från olika länder, ska alla förarkort förutom det som beviljats först tas i polisens förvar, eftersom dessa kort beviljats på falska grunder. Likaså ska ett kort som skaffats istället för ett kort som anmälts försvunnet omhändertas om föraren vid tillsynen har båda förarkorten till sitt förfogande.

5.4 Avbrytande av transport

Om det finns grundad anledning att misstänka att en förare har överträtt bestämmelserna om körtider, raster och vilotider i kör- och vilotidsförordningen eller färdskrivarförordningen eller föreskrifterna i AETR-överenskommelsen, får en polis-, tull- eller gränsbevakningsman hindra föraren från att fortsätta köra, tills en föreskriven rast eller vilotid har hållits.

Föraren får också förhindras att fortsätta köra, om föraren inte för tillsynsmyndigheten uppvisar de uppgifter som enligt förordningarna ska finnas med i fordonet (202 § i lag om transportservice).

Det är i synnerhet motiverat att förhindra att föraren fortsätter köra till dess att föreskriven rast eller vilotid har hållits, om:

- Föraren konstateras köra trött
- Bristen har en direkt inverkan på trafiksäkerheten enligt punkt 3.2.1
- Föraren kan inte vid kontroll av gränsöverskridande trafik framvisa tidigare skivor
- Det framgår av dokument eller andra kontrollerade uppgifter att föraren före tillsynen har kört länge utan färdskrivare.
- Det är även motiverat att vid tillsynen hindra föraren från att fortsätta köra om föraren inte i fordonet, där det är obligatoriskt, använder diagrambladet för den innevarande dagen i färdskrivaren eller det personliga förarkortet i en digital färdskrivare.

Polisöverdirektör Seppo Kolehmainen

Polisinspektör Kari Onninen

Handlingen har undertecknats elektroniskt i dokumenthanterinssystemet. Polisen den 23.12.2019 kl. 09:40. Registratorskontoret kan verifiera underteckningen.

DISTRIBUTION

Polisinrättningarna
Polisyrkeshögskolan

FÖR KÄNNEDOM

Ålands polismyndighet
Sinettis anvisningsbibliotek/Stabsenheten
Tullen
Gränsbevakningsväsendet
Social- och hälsovårdsministeriet
Trafik- och kommunikationsministeriet
Transport- och kommunikationsverket

POLISSTYRELSEN
Stinsgatan 14, PB 22, 00521 HELSINGFORS
kirjaamo.poliisihallitus@poliisi.fi
Tel. +358 295 480 181, Fax +358 295 411 780