



HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 6 november 2025

Mål nr
B 3114-24

PARTER

Klagande

J.C.

Ombud: Advokat B.G. och juristen S.E.

Motpart

Riksåklagaren

Box 5553

114 85 Stockholm

SAKEN

Brott mot förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter
inom landet

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Hovrätten för Västra Sveriges dom 2024-03-25 i mål B 1465-24

DOMSLUT

Högsta domstolen ändrar hovrättens dom och

- frikänner J.C. från åtalet för brott mot förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet och
- tillerkänner J.C. ersättning av allmänna medel för rättegångskostnad vid tingsrätten med 18 496 kr och i hovrätten med 11 483 kr.

J.C. tillerkänns ersättning av allmänna medel för rättegångskostnad i Högsta domstolen med 45 000 kr.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

J.C. har yrkat att Högsta domstolen ska frikänna honom.

Riksåklagaren har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

J.C. har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

DOMSKÄL**Bakgrund**

1. J.C. är företrädare för ett aktiebolag som säljer möbler och heminredning. Företaget erbjuder också hemtransport till butikens kunder. Det är en tilläggstjänst som utöver transporten kan omfatta montering av levererade möbler.

2. J.C. åtalades för brott mot förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet (vilotidsförordningen) enligt följande gärningsbeskrivning.

J.C. var företrädare för transportföretaget Möbelcenter [...]. J.C. har inte sett till att anställd förare hade en tidbok. Genom detta åsidosatte han sin skyldighet som arbetsgivare. Det hände den 31 mars 2023 på väg 2028 vid Båberg träffen, Vänersborgs kommun.

J.C. begick gärningen med uppsåt eller av oaktsamhet.

3. Tingsrätten bedömde att transporterna hade en underordnad betydelse i förvärvsverksamheten och därmed omfattades av ett undantag från kravet på tidbok. J.C. frikändes därför.

4. Hovrätten har ansett att transporterna inte utgjorde en underordnad del av verksamheten och dömt J.C. till penningböter för brott mot vilotidsförordningen.

Vad målet gäller

5. Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter om undantag från skyldigheten att föra tidbok om dygnsvila enligt vilotidsförordningen. Målet gäller frågan om ett möbelföretags hemtransporter omfattas av detta undantag.

Vilotidsförordningen

Bakgrund

6. Vilotidsförordningen har utfärdats med stöd av ett bemyndigande i 18 § arbetstidslagen (1982:673) och innehåller bestämmelser om förares dygnsvila och om skyldigheten att anteckna tiden för dygnsvilan. Bestämmelserna ersätter arbetstidslagens bestämmelser om bland annat dygnsvila. Regleringen av arbetstiden inom vägtransportområdet motiveras av såväl arbetsmiljöskäl som behovet av att motverka den fara för trafiksäkerheten som ligger i förares uttröttnings (se prop. 1976/77:149 s. 316).

7. Förordningen infördes i samband med Sveriges inträde i EU och reglerar nationella godstransporter med s.k. lätta fordon. Den ersatte kungörelsen (1972:602) om arbetstid vid vägtransport, m.m. såvitt avser nationella transporter som inte omfattas av EU:s regelverk. Kungörelsen ersatte i sin tur bestämmelser om vilotid m.m. i vägtrafikförordningen (1951:648). Innehållet i den nu gällande förordningen är i fråga om nationella transporter i stora delar detsamma som i de tidigare författningarna.

Vilotidsförordningens tillämpningsområde

8. I 1 § anges att förordningen gäller vägtransporter av gods som utförs i förvärvsverksamhet inom landet med sådana i Sverige registrerade fordon som anges i 2 §. Genom 2 § 1 görs den preciseringen att förordningen gäller för transporter med bil som används för godstransporter (dock inte posttransporter) om bilens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton.

9. Några förarbeten finns inte till förordningen. När det gäller den tidigare – och i stora delar motsvarande – regleringen i vägtrafikförordningen diskuterades det närmare tillämpningsområdet avseende vilotid vid vägtransporter i samband med en ändring av förordningen. En fråga som behandlades var om reglerna enbart skulle gälla sådan trafik som utgjorde yrkesmässig trafik i den dåvarande yrkestrafiklagens mening eller om även den s.k. firmatrafiken, dvs. annan i materiell mening yrkesmässig trafik än den som avsågs i yrkestrafiklagen, skulle omfattas. Slutsatsen blev att all förvärvsmässigt bedriven trafik för befordran av personer eller gods skulle omfattas. Verksamhet i vilken befordringen av gods eller personer var ovidkommande skulle dock falla utanför tillämpningsområdet, exempelvis när en handelsresande tar med sig varuprover eller när en reparatör tar med sig

maskindelar som behövs för reparationsarbetet. (Se prop. 1967:52 s. 35 f. och s. 43 f.)

10. Bestämmande för reglernas tillämpning var, enligt de uttalanden som då gjordes, om det var fråga om trafik i förvärvsverksamhet. Trafik som var yrkesmässig i yrkestrafiklagens mening ansågs vanligen vara att hänföra till förvärvsverksamhet. Syftet med trafiken var avgörande för om den skedde i förvärvsverksamhet, medan omfattningen var avgörande för om trafiken skulle anses yrkesmässig. (Se a. prop. s. 44.)

11. Med tanke på att regleringen i grunden är densamma bör dessa uttalanden anses ha aktualitet även med den nu gällande regleringen. Avgörande för om vilotidsförordningen är tillämplig på en vägtransport av gods är följaktligen om transporten sker i förvärvsverksamhet inom landet, inte om den kan anses vara yrkesmässig i yrkestrafiklagens mening. Därutöver ska det vara fråga om transport med bil som används för godstransporter och som inte har en högre totalvikt än 3,5 ton. Verksamhet där transporten av gods är ovidkommande, vilket är fallet med exempelvis hantverkare, faller utanför tillämpningsområdet.

Skyldigheten att föra tidbok

12. Vid transporter som omfattas av förordningen är föraren skyldig att fortlöpande göra anteckningar i en tidbok om tiden för dygnsvilan. Är föraren anställd ska motsvarande anteckningar även upprättas hos arbetsgivaren. (Se 5 § vilotidsförordningen.)

13. Transportstyrelsen fastställer formulär till tidboken (se 6 § andra stycket).

14. Arbetsgivaren ska utan kostnad tillhandahålla varje förare en tidbok och se till att de föreskrivna anteckningarna görs (se 9 §).

Straffansvar för arbetsgivare

15. En arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt bland annat 9 § döms till penningböter (se 12 § andra stycket).

Bemyndigande

16. Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela föreskrifter om förordningen eller i enskilda fall besluta om undantag från den (se 11 §).

Transportstyrelsens föreskrifter

17. I Transportstyrelsens föreskrifter om personlig tidbok (TSFS 2015:17) anges vad som närmare gäller om bland annat förare och arbetsgivares skyldigheter såvitt avser tidboken. Vidare anges att tidboken ("Personlig tidbok för yrkesförare") ska utformas enligt en bilaga till föreskrifterna.

18. I 17 § första stycket anges att förare som i förvärvsverksamhet utför vägtransporter av gods inte behöver föra tidbok om transporterna har en underordnad betydelse i förvärvsverksamheten och att motsvarande anteckningar i sådant fall inte behöver upprättas av arbetsgivaren. Även om det inte uttryckligen anges kan arbetsgivaren inte heller vara skyldig att tillhandahålla en tidbok när undantaget är tillämpligt.

19. Prövningen av om undantaget är tillämpligt avseende en viss verksamhet ska enligt bestämmelsen i första stycket alltså ta sikte på om transporterna har underordnad betydelse i förvärvsverksamheten. Bedömningen bör göras med beaktande av att kravet på att iaktta reglerna om dygnsvila och att föra tidbok är motiverat av både arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsskäl.

20. En första förutsättning för att undantaget gäller är att transportverksamheten inte utgör huvudverksamheten i det aktuella företaget. För att

transporterna ska anses ha underordnad betydelse krävs att omfattningen av dessa utgör en mindre del av den totala förvärvsverksamheten. Det blir då aktuellt att bland annat bedöma hur stor del av den totala omsättningen som avser transporterna, liksom hur stor del av hela personalstyrkans arbetstid som avser den delen av verksamheten. Vidare bör beaktas hur transportverksamheten i praktiken är organiserad i förhållande till verksamheten i övrigt. Omfattningen i reella tal av den del av verksamheten som avser transporter kan också få betydelse, även om en mer omfattande sådan transportverksamhet i många fall kan antas falla utanför tillämpningsområdet för undantaget på grund av den begränsning som följer av andra stycket (se p. 22).

21. En helhetsbedömning av samtliga faktorer bör göras där de ändamål som ligger bakom kravet på dygnsvila och förandet av tidbok beaktas.

22. I 17 § andra stycket anges att undantaget endast gäller under förutsättning att den sammanlagda körtiden under varje tjugofyrtimmarsperiod aldrig överstiger fyra timmar och trettio minuter. Bestämmelsen i andra stycket får ses som en begränsning av undantaget i första stycket; ett tak gäller för omfattningen av transporter som kan undantas från skyldigheten att föra tidbok. Uttrycket ”den sammanlagda körtiden” måste uppfattas på så sätt att det avser varje förares körtid och att det inkluderar annat arbete som utförs under transporten (jfr a. prop. s. 44 f. angående det där använda begreppet arbetstid).

Bedömningen i detta fall

Ansvarsfrågan

23. För att J.C. ska kunna fällas till ansvar med stöd av straffbestämmelsen i 12 § andra stycket vilotidsförordningen krävs att han – uppsåtligt eller av

oaktsamhet – har brutit mot skyldigheten i 9 § att som företrädare för arbetsgivaren tillhandahålla anställd förare en tidbok.

24. En sådan skyldighet gäller vid vägtransporter av gods som utförs i förvärvsverksamhet inom landet med i Sverige registrerade bilar som används för godstransporter med en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton. De transporter som har utförts av bolaget omfattas av den skyldigheten (se p. 11), om inte undantaget i 17 § Transportstyrelsens föreskrifter om personlig tidbok är tillämpligt (se p. 18–21).

25. Frågan blir då om transporterna ska anses ha en underordnad betydelse i förvärvsverksamheten.

26. Av utredningen framgår att hemtransport erbjuds kunder som köpt möbler och att transporterna utförs av bolagets lagerpersonal. Av bolagets 29 anställda arbetar sju personer på lagret. Bolaget har två bilar för transporterna och de personer som ska arbeta med utkörning åker ut två och två. Båda bilarna är dock inte ute alla dagar. I genomsnitt görs mellan tre och sex utkörningar på förmiddagen och lika många på eftermiddagen. De flesta kunder vill även ha hjälp med inbärning och montering. Det går normalt åt mer tid inne hos kunden än i bilen. Den tid som ägnas åt själva bilkörningen under en dag är aldrig längre än en och en halv timme för var och en av de som utför transporterna. Transporterna svarar för mindre än 1,5 procent av bolagets årsomsättning, vilken uppgår till närmare 90 miljoner kr.

27. Vid den helhetsbedömning som ska göras framstår det som klart att transporterna har en underordnad betydelse i förvärvsverksamheten (se p. 20 och 21). Det innebär – om inte 17 § andra stycket blir tillämpligt – att förarna inte har behövt föra tidbok och att arbetsgivaren inte heller har behövt tillhandahålla en tidbok.

28. Det har inte gjorts gällande i målet att omständigheterna är sådana att 17 § andra stycket är tillämpligt.

29. Det sagda innebär att J.C. ska frikännas.

Rättegångskostnader

30. J.C. har vid denna utgång rätt till ersättning av allmänna medel för sina rättegångskostnader i den utsträckning de har varit skäligen motiverade (se 31 kap. 2 § rättegångsbalken).

31. Det har varit motiverat för J.C. att anlita försvarare. Med hänsyn till målets beskaffenhet finns det inte anledning att bestämma rätten till ersättning för de kostnader som hänför sig till processen i tingsrätten och hovrätten till lägre belopp än de som yrkats där.

32. För kostnaden i Högsta domstolen har J.C. yrkat ersättning med 130 000 kr. Beloppet avser arvode till de nya försvarare han anlitat i samband med överklagandet hit. Det motsvarar knappt 30 timmars nedlagd tid. Skälig ersättning med hänsyn till målets omfattning, och med beaktande av den merkostnad som ett byte av försvarare medför, får anses vara 45 000 kr.

I avgörandet har deltagit justitieråden Anders Eka, Dag Mattsson, Cecilia Renfors (referent), Johan Danelius och Katrin Hollunger Wågner. Föredragande har varit justitiesekreteraren Linn Brewer.