

## Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg – En uppföljning





# Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg – En uppföljning

## Inledning

Under senare år har det genomförts ett antal förändringar i Sverige på transportområdet som också berör frågorna om tunga godstransporter på väg och tillsynen av kör- och vilotider, cabotage, lastsäkring, överlast och hastigheter: Myndighetsstrukturen inom området är ny, och ansvarsfördelningen mellan de myndigheter som utövar tillsyn över yrkesmässiga godstransporter på väg har i vissa delar ändrats. Tidigare undersökningar har i sin tur visat att de regelverk som finns för att säkerställa hög trafik-säkerhet, bra arbetsmiljö, sund konkurrens m.m. inte alltid följs samtidigt som risken för att bli kontrollerad är förhållandevis liten.

Trafikutskottet beslutade i november 2010 att följa upp tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg som ett led i utskottets arbete med att följa upp och utvärdera riksdagsbesluten på området. Riksdagen behandlar årligen frågor som rör de tunga godstransporterna på väg och tillsynen av kör- och vilotider, cabotage, lastsäkring, överlast och hastigheter. Genom uppföljningen ville utskottet fördjupa beredningsunderlaget i de frågor som nu aktualiserats på utskottets område. Arbetet med uppföljningen inleddes i februari 2011. Resultatet av uppföljningen redovisades i mars 2012.

För arbetet utsågs en särskild uppföljningsgrupp inom utskottet med en representant från varje riksdagsparti. Ledamöterna i uppföljningsgruppen var Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Annika Lillemets (MP), Lars Tysklind (FP), Göran Lindell (C), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V) och Annelie Enochson (KD). Uppdraget genomfördes av utvärderings- och forskningssekretariatet vid utskottsavdelningen i nära samarbete med trafikutskottets kansli.

Uppföljningen har publicerats i serien Rapporter från riksdagen (rapport 2011/12:RFR8).

I den här broschyren ges en sammanfattning av uppföljningens iakttagelser och slutsatser.

### Uppföljningsgruppens bedömningar i korthet:

- Det återstår fortfarande ett utvecklingsarbete för att tillämpningen av reglerna för de yrkesmässiga godstransporterna på väg ska medverka till en effektiv tillsyn inom yrkestrafikområdet.
- Myndigheterna har en viktig uppgift i att se till att regelverken blir mer lättöverskådliga och underlätta för dem som berörs av reglerna.
- Det är viktigt att myndigheterna följer hur tillämpningen av regelverken utvecklas, liksom hur tillämpningen av det nya beställarsvaret utvecklas.
- Det behövs en tydligare styrning och samordning av myndigheternas tillsyn och kontroller av de yrkesmässiga godstransporterna på väg, och en tillsynsstrategi behöver tas fram.
- Samarbetet och samverkan mellan myndigheterna behöver utvecklas och bli bättre.
- Det är viktigt att uppmärksamma hur specialkompetensen för kontroller av godstransporter på väg ska säkras långsiktigt inom polisen.
- Överlast medför höga kostnader genom det vägslitage de orsakar, och det behövs åtgärder för att öka effektiviteten i överlastkontrollerna.
- Det är viktigt att myndigheterna prioriterar brott inom yrkestrafiken och att det inom myndigheterna fördelas resurser till detta.
- Svårigheten att kunna lagföra ärenden som gäller kör- och vilotider och otillåten cabotage är problematisk. Det är därför positivt att Åklagarmyndigheten inleder ett utvecklingsarbete under 2012.
- En stor del av de tunga godstransporterna på väg går över nationsgränserna, och det vore positivt om olikheterna mellan EU-länderna kan minska när det gäller bötesnivåer och sanktioner vid överträdelser av kör- och vilotidsreglerna.
- Det finns behov av att överväga om polisen bör ges utökade verktyg för att kunna hindra fortsatt färd.

- Det är positivt att åkeribranschen vidtar åtgärder för ökad kvalitetscertifiering.
- Ytterligare ett antal angelägna frågor har framkommit i uppföljningen. Det är viktigt att de blir föremål för en fördjupad belysning.

## Inriktning och genomförande av trafikutskottets uppföljning

I trafikutskottets uppföljning ingick att belysa tillsyn och kontroll av kör- och vilotider, cabotage, lastsäkring, överlast och hastigheter. Inriktningen för uppföljningen var att belysa regelverken och hur de tillämpas, myndigheternas organisation och resurser för tillsyn, samverkan, sanktionsmöjligheter vid överträdelser, branschens egna åtgärder för att främja att reglerna följs samt vilka konsekvenser de nuvarande tillsynsinsatserna har för åkeribranschen.

För arbetet utsågs en särskild uppföljningsgrupp inom utskottet med en representant från varje riksdagsparti: Sten Bergheden (M), ordförande, Leif Pettersson (S), Annika Lillemets (MP), Lars Tysklind (FP), Göran Lindell (C), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V) och Annelie Enochson (KD). Under uppföljningen genomförde gruppen bl.a. studiebesök och bjöd in företrädare för myndigheter och organisationer att lämna information. Uppdraget genomfördes av utvärderings- och forskningssekreteriatet vid utskottsavdelningen i nära samarbete med trafikutskottets kansli.

Syftet med uppföljningen var att ge utskottet ett fördjupat kunskapsunderlag som kan användas inför behandlingen av kommande propositioner och motioner inom området. Frågor om tillsynen av yrkesmässiga gods-transporter på väg gäller flera utgiftsområden och berör flera utskott, departement och myndigheter. Uppföljningsgruppen ser därför framför sig att uppföljningen kan vara ett användbart underlag för både trafikutskottet och andra i den fortsatta utvecklingen av området.

Denna sammanfattning av uppföljningsrapporten är disponerad efter de frågor som utskottet velat ha besvarade.

## Regler om kör- och vilotider, cabotage, överlast, lastsäkring och hastigheter samt tillämpningen av dessa

*Bakgrund och frågor som behandlades i uppföljningen*

Inom EU har det funnits regleringar om kör- och vilotider i över 40 år. Dessa regler har tillkommit för att ge förarna en god social situation, bidra till en god trafiksäkerhet och säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn. Trafikutskottet har tidigare betonat att reglerna om kör- och vilotider har tillkommit av trafiksäkerhetsskäl och även uttalat en förståelse för att gällande regler kan skapa vissa problem. Den nu gällande EU-förordningen som reglerar kör- och vilotider är direkt tillämplig i Sverige på vägtransporter av gods för fordon över 3,5 ton. Inom EU har även det s.k. kontrolldirektivet antagits som anger minimivillkor för genomförandet av rådets förordningar om sociallagstiftning inom vägtransportområdet.

Inom EU finns också gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg och regler om yrkesmässiga tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat (cabotage). Om cabotagetransporter innebär att det uppstår allvarliga störningar på den nationella transportmarknaden inom ett visst geografiskt område får varje medlemsstat enligt EU-förordningen hänvisa ärendet till kommissionen i syfte att vidta skyddsåtgärder. Trafikutskottet har i ett tidigare utlåtande till kommissionen pekat på att cabotage medför miljöfördelar och att ett säkerställande av kvalitets-, miljö-, och säkerhetskraven och av likartade konkurrensvillkor förutsätter ett tydligt regelsystem och en enhetlig tillämpning. Lastvik-



ter, lastsäkring och hastigheter är inte reglerade gemensamt på EU-nivå, utan där gäller nationella regler.

I uppföljningen behandlades följande frågor.

- Hur bedrivs arbetet i Sverige med att genomföra EU:s regelverk och hur påverkar det förutsättningarna för en effektiv tillsyn?
- Finns det svårigheter med att följa och tillämpa reglerna för kör- och vilotider, lastsäkring och överlast och vad har reglerna haft för effekt för åkeriföretagen?

#### *Sammanfattande iakttagelser*

I uppföljningen framkom det att regelverken om kör- och vilotider och cabotage uppfattas som komplexa och komplicerade i förhållande till det straffvärde som överträdelse ger. Reglerna om lastsäkring och överlast uppfattas även de som komplexa. Uppföljningen visade också att lastbils-transporterna ökar och att det saknas uppgifter om i vilken omfattning det sker otillåtna cabotagetransporter i Sverige. Hittills är det bara få fall av otillåten cabotage som varit föremål för domstolsprövning i Sverige, och det saknas fortfarande rättspraxis inom området. För att motverka förekomsten av otillåten cabotage införde regeringen i december 2011 bestämmelser som innebär att om cabotagetransporter har utförts i strid med EU-förordningarna kan beställaren av transporterna under vissa förutsättningar dömas till böter.

Uppföljningen visade att myndigheterna behöver göra insatser för kompetensuppbyggnad och vidta åtgärder för att på lång sikt säkra tillgången på personal med specialkompetens för att hantera kontroll, tillsyn och lagföring av yrkesmässiga godstransporter på väg.

När det gäller överträdelse som har begåtts visade uppföljningen att det är svårt att få fram uppgifter som visar hur regelefterlevnaden utvecklas när det gäller cabotage och lastsäkring. Uppföljningen visar även att det skulle behöva göras bättre och återkommande uppföljningar av i vilken utsträckning reglerna om kör- och vilotider, överlast och hastigheter följs.

### *Uppföljningsgruppens bedömningar*

Uppföljningen visade att EU:s regler för yrkestrafiken har införlivats. Samtidigt bedömer uppföljningsgruppen att det fortfarande återstår en hel del utvecklingsarbete för att tillämpningen av reglerna ska medverka till en effektiv tillsyn inom yrkestrafikområdet. Eftersom regelverken i många delar kan anses komplexa är detta något som enligt uppföljningsgruppens bedömning i viss mån kan ha betydelse för hur åkeribranschen följer reglerna.

Uppföljningsgruppen anser att det är viktigt att det vidtas åtgärder för att förbättra kunskapen om regelverken och vill samtidigt peka på att myndigheterna har en viktig uppgift i att se till att regelverken blir mer överskådliga eftersom det gör det lättare för dem som berörs av reglerna att tillämpa dem korrekt.

Uppföljningsgruppen vill även betona att det är viktigt att myndigheterna följer utvecklingen vad gäller regelverkens tillämpning och att detta sedan kommuniceras både med dem som beställer och dem som utför yrkesmässiga godstransporter på väg och på det sättet berörs av regelverken.

Uppföljningsgruppen vill peka på vikten av att det görs fortsatta uppföljningar av beställaransvarets tillämpning. Ett viktigt syfte med ett sådant uppföljningsarbete är att det ska kunna läggas till grund för slutsatser om huruvida de nuvarande skärpningarna av beställaransvaret är tillräckliga för att man ska kunna komma till rätta med förekomsten av otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik, eller om det kan komma att krävas andra och ytterligare skärpningar av regelverken, så som varit fallet i t.ex. Finland och Nederländerna.

## **Organisation och styrning av kontroller och tillsyn**

### *Bakgrund och frågor som behandlades i uppföljningen*

Sedan 2009 har flera förändringar genomförts som har betydelse för kontrollerna och tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg. En förändring är att det har införts en ny myndighetsorganisation inom transportområdet, och ansvaret för tillsyn och kontroll av de yrkesmässiga

godstransporterna på väg har därmed flyttats över mellan myndigheterna. Sedan 2011 är det t.ex. Transportstyrelsen som har ansvaret för kontroller av kör- och vilotider i företag, där ansvaret tidigare låg hos polisen.

I uppföljningen behandlades följande frågor.

- Hur har myndigheternas arbete med tillsyn och kontroll av yrkesmässig godstrafik på väg organiserats och lagts upp efter de organisationsförändringar som genomfördes 2010?
- Innebär genomförandet av kör- och vilotidskontrollerna att det finns skillnader när det gäller hur svenska respektive utländska åkare kontrolleras?

#### *Sammanfattande iakttagelser*

De myndigheter som har ansvar för att utöva tillsyn och kontroll över de yrkesmässiga godstransporterna på väg sorterar under olika departement och ingår i olika utgiftsområden. Det innebär att de arbetar utifrån olika mål och riktlinjer. I uppföljningen framkom att i de fall där frågor om kontroll och tillsyn av yrkesmässiga godstransporter på väg har anknytning till varandra men tillhör olika departements beredningsområden hanteras frågorna inom ramen för utbyte och samordning i den löpande hanteringen. Uppföljningen visade även att styrsignalerna när det gäller kontroll och tillsyn av de yrkesmässiga godstransporterna på väg är få och svaga inom polisen och att den verksamhetsuppföljning som görs behöver utvecklas. I uppföljningen framkom även att förbättrade samordningsinsatser och bättre styrning skulle kunna medverka till att lyfta fram och tydliggöra den kontrollverksamhet som är inriktad på den tunga yrkestrafiken. Det skulle också kunna medverka till större likformighet i trafikpolisens verksamhet i olika delar av landet eftersom förbättrade samordningsinsatser och bättre styrning kan leda till större samsyn när det gäller tolkning och tillämpning av regelverken.



Transportstyrelsen är en förhållandevis ny myndighet som efter att den inrättades i januari 2009 har övertagit tillsynsuppgifter från andra myndigheter, bl.a. ansvarar myndigheten sedan januari 2011 för kör- och vilotidskontrollerna i företag. Uppföljningen visade att myndigheten under sina första år har fått inrikta en betydande del av verksamheten på att bygga upp och utveckla system för hanteringen av de uppgifter som myndigheten har fått ansvar för. I uppföljningen framkom vidare att Transportstyrelsen ännu inte har tagit fram någon tillsynsstrategi när det gäller företagskontroller och att myndigheten under 2011 inte har lyckats genomföra den mängd företagskontroller i form av kontrollerade arbetsdagar som i enlighet med EU-reglerna skulle ha genomförts.

#### *Uppföljningsgruppens bedömning*

Enligt uppföljningsgruppens bedömning behövs en tydligare styrning och samordning av myndigheternas tillsyn och kontroller av de yrkesmässiga

godstransporterna på väg. Eftersom arbetet med kontroller, tillsyn och lagföring är organiserat så att ansvaret delas av flera myndigheter är styrningsfrågan enligt uppföljningsgruppens bedömning särskilt viktig att beakta i det fortsatta utvecklingsarbetet.

Uppföljningsgruppen vill även betona vikten av att det snarast tas fram en tillsynsstrategi. Uppföljningsgruppen vill också framhålla nödvändigheten i att Transportstyrelsen så fort som möjligt kommer i gång med att utföra sitt uppdrag med företagskontroller av kör- och vilotider.

När det gäller genomförandet av kör- och vilotidskontroller bedömer uppföljningsgruppen utifrån vad som framkommit i uppföljningen att det inte finns några skillnader när det gäller hur svenska respektive utländska åkare kontrolleras i Sverige.

## Resurser för kontroll och tillsyn

### *Bakgrund och frågor som behandlades i uppföljningen*

De tunga lastbilarnas trafikarbete på det svenska vägnätet har ökat under de senaste decennierna. Förutom svenskregistrerade lastbilar utför utlandsregistrerade lastbilar en betydande del av lastbilstransporterna, och andelen har ökat under senare år. Att andelen utlandsregistrerade lastbilar ökar framgår av Trafikanalys undersökningar och bekräftas också från polismyndigheterna, som menar att ökningen är särskilt tydlig i södra Sverige. Samtidigt som små företag köps upp av större företag har även fler internationella aktörer kommit in på den svenska marknaden, och transporterna har i högre grad än tidigare blivit internationella. När det gäller transittrafik i Sverige stod lastbilar registrerade i Polen och Tyskland för en dryg femtedel vardera av denna under 2008.

I uppföljningen behandlades följande frågor.

- Hur används myndigheternas resurser för tillsyn och på vilket sätt görs prioriteringar mellan olika tillsynsinsatser som riktas mot den yrkesmässiga godstrafiken på väg?

### *Sammanfattande iakttagelser*

Uppföljningen visade att resurserna för tillsyn och kontroll av de yrkesmässiga godstransporterna på väg är begränsade och att det finns en uppenbar risk för att situationen inom några få år kan bli problematisk. Inom polisen finns för närvarande ca 140 trafikpoliser som har specialkompetens för kontroller av yrkesmässiga godstransporter på väg samt ett sextio-tal bilinspektörer. I uppföljningen framkom att ungefär 40 av dessa poliser kommer att ha gått i pension inom de närmaste fyra åren samtidigt som det har visat sig vara svårt att rekrytera personer med motsvarande kompetens som kan ersätta dem.

I uppföljningen framkom att överlasten medför ett stort slitage på vägnätet och att det årligen innebär stora kostnader för samhället. Uppföljningen visade även att polisens arbete med kontrollvägningar är tidskrävande och att det finns behov av att arbetet underlättas och kan utföras mer effektivt.

I uppföljningen framkom även att ärenden om yrkesmässiga godstransporter på väg hanteras som s.k. mängdärenden inom Åklagarmyndigheten. Uppföljningen visade också på att yrkestrafikärendena har låg prioritet i avvägningen mot andra ärenden med strängare påföljder samt att en allt större andel av kör- och vilotidsärendena har avskrivits under de senaste åren.

Uppföljningen visade att Transportstyrelsen ännu inte har personal på plats för att genomföra företagskontroller av kör- och vilotider och att myndigheten fortfarande arbetar med systemuppbyggnad. Det är även oklart när Transportstyrelsen kommer att kunna ha verksamheten med företagskontroller i gång fullt ut.

### *Uppföljningsgruppens bedömning*

En viktig fråga att uppmärksamma är enligt uppföljningsgruppens bedömning hur man ska kunna säkra att det även på längre sikt går att upprätthålla den specialkompetens som krävs inom polisen för att kunna verka för att reglerna följs i så stor utsträckning som möjligt inom de tunga godstransporterna på väg. Detta är en fråga som är gemensam för hela trafikpolisorganisationen och kan därför inte lösas om länspolismyndigheterna arbetar var för sig med frågan.

De beräkningar som Trafikverket har gjort av de årliga kostnaderna för överlastar visar att det handlar om betydande belopp. Uppföljningsgruppen bedömer mot bakgrund av detta att det behöver vidtas åtgärder för att effektiviteten i överlastkontrollerna ska kunna öka.

Enligt uppföljningsgruppens mening är den svårighet som kunnat ses när det gäller att lagföra ärenden om kör- och vilotider och otillåten cabotage problematisk. Uppföljningsgruppen menar att det är positivt att Åklagarmyndigheten är i färd med att utveckla arbetet på detta område. Myndigheten kommer t.ex. att inleda en försöksverksamhet under 2012 där mängdärenden ska samlas hos två åklagarkammare – i Östersund och Karlskrona – där det ska finnas en erfaren kammaråklagare på varje ort som är allmänspecialist och som ska inrikta sig på trafik och yrkestrafik.

Enligt uppföljningsgruppens bedömning är det viktigt att polis och åklagare prioriterar brott inom yrkestrafiken och att resurser avsätts för detta i den interna resursfördelningen inom myndigheterna. Uppföljningsgruppen vill uppmärksamma vikten av att tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg tryggas långsiktigt och peka på att detta även har betydelse för arbetet med att identifiera olika typer av kriminell verksamhet med kopplingar till vägtransporter och gränsöverskridande godstransporter. I det fortsatta utvecklingsarbetet är det också viktigt att se över vad som kan göras för att Transportstyrelsen ska kunna tillföra mer än vad man hittills har kunnat se att myndigheten gjort.



## Samverkan

### *Bakgrund och frågor som behandlades i uppföljningen*

Eftersom flera myndigheter har ansvar för att kontrollera och utöva tillsyn över de yrkesmässiga godstransporterna på väg är det en förutsättning att det finns en samverkan och ett samarbete inom och mellan myndigheterna för att resurserna ska kunna användas effektivt och resultera i en konkurrens på lika villkor, hög trafiksäkerhet och sunda arbetsvillkor för de verkssamma inom branschen. För att uppnå detta är det även betydelsefullt att det finns ett samarbete och ett utbyte mellan myndigheter och åkeribranschen.

I uppföljningen behandlades följande frågor.

- Hur ser samverkan ut mellan de myndigheter som utövar tillsyn och kontroll över den yrkesmässiga godstrafiken på väg och hur ser samverkan ut mellan myndigheterna och branschen?

### *Sammanfattande iakttagelser*

Uppföljningen visade att det finns ett samarbete och en samverkan mellan polismyndigheterna i länen kring yrkestrafiken men att man i ännu större utsträckning behöver lyfta fram gemensamma frågor för att kunna stärka den fortsatta utvecklingen i trafikpolisens verksamhet.

Uppföljningen visade att samarbetet behöver utökas bl.a. för att minska skillnaderna i tolkning och tillämpning av regelverk i olika delar av landet. Samarbetet och utbytet kan bl.a. utökas när det gäller otillåten cabotage. Uppföljningen visade även att det finns skillnader mellan olika delar av landet när det gäller hur väl samarbetet fungerar mellan länspolismyndigheterna och åklagarkamrarna. I uppföljningen framkom att Åklagarmyndigheten inleder ett utvecklingsarbete under 2012 som bl.a. innebär att myndigheten utlyser särskilda tjänster som kammaråklagare med särskild inriktning på trafikärenden. Dessa åklagare kommer bl.a. att ha som uppgift att ansvara för en effektiv samverkan med landets polismyndigheter.



I uppföljningen framkom att det finns olika samverkansgrupper, bl.a. en grupp för samverkan mellan Transportstyrelsen och andra myndigheter, och att det pågår ett arbete för att utveckla samverkan. Uppföljningen visade samtidigt att samverkan behöver utvecklas ytterligare och att det kan konstateras att kommunikationen och samverkan har brustit när det gäller t.ex. kontroller av kör- och vilotider.

Uppföljningen visade också att åkeribranschen ser positivt på de kontakter som Transportstyrelsen har inbjudit till samtidigt som branschen har uppmärksammat att det finns återkommande svårigheter att komma i kontakt med myndigheten. I uppföljningen framkom att åkeribranschen ser positivt på ett fortsatt och utvecklat utbyte.

#### *Uppföljningsgruppens bedömning*

För att det ska vara möjligt att öka effektiviteten i tillsynen och kontrollerna av de yrkesmässiga godstransporterna på väg bedömer uppföljningsgruppen att det utöver förbättrad styrning också krävs att de ansvariga myndigheterna utvecklar formerna för samverkan och samarbete. Detta gäller både mellan de olika myndigheterna och inom myndigheterna. I uppföljningen pekade framför allt polismyndigheterna på att olika frågor

behöver hållas samman tydligare och framhöll även att detta förutsätter ett ökat samarbete på såväl departements- som myndighetsnivå. Uppföljningsgruppen instämmer i denna synpunkt och vill peka på att det är angeläget att dessa frågor lyfts fram för att man gemensamt ska kunna komma vidare. Enligt uppföljningsgruppens mening är det också viktigt att i det fortsatta utvecklingsarbetet involvera och ta till vara kunskaper och erfarenheter hos dem som är verksamma som företagare och anställda inom branschen.

## Överträdelser och sanktionsmöjligheter

*Bakgrund och frågor som behandlades i uppföljningen*

För att säkerställa konkurrens på lika villkor, hög trafiksäkerhet och goda arbetsförhållanden inom åkeribranschen fordras att regelverken följs i så hög grad som möjligt. I uppföljningen framfördes kritik från bl.a. åkeribranschen om att den nuvarande kontroll- och tillsynsverksamhetens omfattning i Sverige är otillräcklig och att detta i sin tur innebär att upptäcktsrisken vid överträdelser är liten. Kritik riktades också mot att sanktioner och bötesnivåer är lägre i Sverige än i andra länder vid överträdelser samt att påföljderna inte är tillräckligt kännbara för dem som väljer att återkommande bryta mot reglerna.

I uppföljningen behandlades följande frågor.

- Hur ser sanktionsmöjligheterna ut vid överträdelser av regelverken och hur hanteras överträdelser av myndigheterna?

*Sammanfattande iakttagelser*

Uppföljningen visade att bötesnivåer och administrativa sanktionsavgifter kan vara både högre och lägre i andra länder än i Sverige. Något som är mer unikt för Sverige är dock att det finns takbelopp som i praktiken innebär att den som begår många och upprepade överträdelser bara kommer att straffas för en del av dessa. Uppföljningen visade även att böterna har varit låga i de få fall som någon har fällts för otillåten cabotage i Sverige.

Då Transportstyrelsen ännu inte har kommit i gång med att genomföra företagskontroller var det inom ramen för uppföljningen inte möjligt att dra några slutsatser om hur systemet med administrativa sanktionsavgifter kommer att fungera.

I uppföljningen framkom att det upplevs som ett problem inom polisen att man saknar en motsvarighet till den möjlighet som finns i andra europeiska länder att hindra fortsatt färd. I andra länder kan polis och tillsynsmyndigheter t.ex. låsa fast, s.k. klampning, en lastbil i fall där överträdelser har skett men föraren eller åkeriföretaget inte betalar böter. I uppföljningen har det från tillsynsmyndigheterna i andra länder framförts att möjligheten att klampa ett fordon också har en preventiv funktion.

#### *Uppföljningsgruppens bedömning*

De skillnader som finns mellan olika länders bötesnivåer för den tunga godstrafikens överträdelser av trafikregler och kör- och vilotider kan sannolikt höra samman med vilka bötesnivåer respektive land tillämpar för andra typer av förseelser. Med tanke på att en stor del av de tunga gods-transporterna på väg ofta går över nationsgränserna vore det enligt uppföljningsgruppens mening positivt om olikheterna mellan EU-länderna när det gäller bötesnivåer och sanktioner vid överträdelser av kör- och vilotidsreglerna kunde minska. Gruppen konstaterar att de stora åkeriorganisationerna i Europa nyligen har enats om att man ska driva frågan om att bötesnivåerna bör harmoniseras mellan länderna.

Det nya systemet med administrativa sanktionsavgifter för företag började tillämpas under 2011. Uppföljningsgruppen vill här peka på att det är viktigt att man redan tidigt efter att Transportstyrelsen kommit i gång med företagskontrollerna initierar uppföljningsinsatser i syfte att belysa om de administrativa sanktionsavgifter som beslutas vid överträdelser blir proportionerligt kännbara för större och mindre åkeriföretag. Enligt uppföljningsgruppens mening är det också viktigt att följa upp att sanktionsavgifterna vid mindre och enstaka överträdelser inte blir oproportionerligt stora i förhållande till de administrativa sanktionsavgifter som ska tilldelas sådana åkeriföretag som sätter i system att bryta mot kör- och vilotidsreglerna för att uppnå konkurrensfördelar.

I uppföljningen framkom det att i andra europeiska länder har polisen och andra myndigheter som genomför kontroller och tillsyn av yrkesmässiga godstransporter på väg lagliga hjälpmedel att hindra fortsatt färd. Uppföljningsgruppen menar att det utifrån hur situationen ser ut vid vägkontroller i Sverige finns behov av att överväga om polisen bör ges utökade verktyg för att i förekommande fall kunna hindra fortsatt färd då någon har brutit mot reglerna och böter eller förskott på sanktionsavgift inte kan betalas på plats.

## Konsekvenser av myndigheternas tillsyn för branschen

*Bakgrund och frågor som behandlades i uppföljningen*

För att upprätthålla konkurrens på lika villkor, hög trafiksäkerhet och god arbetsmiljö förutsätts att de yrkesmässiga godstransporterna på väg genomförs så att de regelverk som finns om bl.a. kör- och vilotider, cabotage, överlast, lastsäkring och hastigheter följs.

I uppföljningen behandlades följande frågor.

- Vilka insatser görs för att förenkla för företagen?
- Vilka konsekvenser får myndigheternas tillsyn för åkeribranschen?

*Sammanfattande iakttagelser*

Uppföljningen visade att det finns flera områden som kan bli bättre när det gäller de tunga godstransporterna på väg. Sveriges Åkeriföretag och Transportarbetareförbundet efterlyste i uppföljningen ökade statliga tillsynsinsatser för att värna konkurrensneutralitet och sunda arbetsvillkor för lastbilsförarna. Det uppmärksammades också att även om reglerna för kör- och vilotider bl.a. syftar till att säkra en god arbetsituation för förarna kan en alltför nitisk tillämpning vid enstaka och små avvikelser innebära stress och arbetsmiljöproblem för förarna.

I uppföljningen var det inte möjligt att faktiskt belägga hur utbrett det är med oseriös åkeriverksamhet inom den svenska åkerinäringen respektive åkerier som har sin hemvist i andra länder. En viktig orsak till att det är

svårt att bedöma hur utvecklingen av regelefterlevnaden har sett ut och ser ut nu hör samman med att myndigheternas insatser för att följa upp och genomföra tillståndsmätningar för de yrkesmässiga godstransporterna på väg har varit begränsade. När det gäller oklarheten om hur stor förekomsten är av otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik visade uppföljningen att denna situation inte är unik för Sverige utan är densamma i många andra länder.

#### *Uppföljningsgruppens bedömning*

Uppföljningsgruppen vill inledningsvis betona vikten av tillsyn och kontroll av de yrkesmässiga godstransporterna på väg. Tillsynen har enligt gruppens bedömning haft goda resultat, men bör utvecklas.

Uppföljningsgruppen konstaterar vidare att olika tidigare mätningar visar att graden av regelefterlevnad har varit låg. I vilken riktning som utvecklingen därefter har gått och om det har skett några förbättringar sedan den senaste mätningen 2007 är dock oklart eftersom det inte har genomförts några liknande mätningar under den senaste femårsperioden. För att kunna följa utvecklingen över tid och få bättre underbyggda kunskaper vill uppföljningsgruppen peka på vikten av att tillsynsmyndigheterna initierar nya mätningar av tillståndet och att dessa uppföljningar sedan görs med återkommande intervall. Detta för att statsmakterna ska ha underlag för vilka resurser som behöver prioriteras för tillsyn och kontroll av de yrkesmässiga godstransporterna på väg.

Uppföljningsgruppen anser att det är ett problem att det inte görs någon systematisk uppföljning av hur lastsäkringsreglerna följs men också att det är ett stort problem med oklarheten om hur utvecklingen ser ut när det gäller förekomsten av otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik då inte heller detta följs upp.

Uppföljningsgruppen anser att det behövs insatser för att få fram mer kunskap om och klarlägga omfattningen av otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik. En viktig orsak till detta är att de åkeriverksamheter som satt i system att utföra otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik får egna fördelar av detta och att det i sin tur medför att konkurrensen snedvrids inom åkeribranschen. En ytterligare konsekvens av oseriös verk-

samhet är att det med den även följer andra problem som innebär kostnader för samhället och att polisens, men även andra myndigheters, resurser behöver tas i anspråk.

## Branschens egna åtgärder

*Bakgrund och frågor som behandlades i uppföljningen*

För att tunga godstransporter på väg ska kunna genomföras utifrån konkurrens på lika villkor, på ett trafiksäkert sätt och med god arbetsmiljö för förarna i enlighet med gällande regler behövs både statliga tillsynsinsatser och åtgärder från åkeribranschens sida.

I uppföljningen behandlades följande frågor.

- Vilka egna åtgärder vidtar branschen för att stimulera en hög grad av efterlevnad av reglerna kring kör- och vilotider, lastsäkring och överlast, hastigheter samt cabotage och vilken samverkan sker med myndigheterna?

*Sammanfattande iakttagelser*

Uppföljningen visade att det inom åkeribranschen görs olika insatser för att stimulera en hög grad av efterlevnad av de regler som branschen har att följa. En viktig del i detta görs av bl.a. Transportarbetareförbundet och Sveriges Åkeriföretag som arbetar med olika insatser för att göra det lättare för åkeriföretagen och förarna att känna till och följa de regelverk som finns för yrkestrafiken. Utöver att bl.a. tillhandahålla utbildningsinsatser och informationsmaterial erbjuder Sveriges Åkeriföretag även en möjlighet för de åkeriföretag som är medlemmar att bli kvalitetscertifierade.

I uppföljningen pekade Sveriges Åkeriföretag på att det finns begränsningar i vad som kan åstadkommas med egna insatser när det gäller att stödja och främja att regelverken följs. Enligt branschorganisationen brukar det inte vara några problem när det gäller att nå medlemsföretagen och samverka med dem som bedriver en seriös verksamhet i enlighet med lagar och regler. Däremot menar man att det är svårare att kunna påverka och

nå ut till de företag som är mindre seriösa då dessa vanligtvis väljer att inte vara knutna till branschorganisationen. De når inte heller enskilda åkeriföretag som är hemmahörande i andra länder även om det finns ett etablerat utbyte och en samverkan med andra länders branschorganisationer. Utifrån detta efterlyser Sveriges Åkeriföretag och Transportarbetareförbundet att den tillsyn och kontroll som myndigheterna genomför stärks, samtidigt som man pekar på att detta inte får innebära att de svenska åkeriföretagen kontrolleras hårdare än åkeriföretag som är hemmahörande i andra länder.

#### *Uppföljningsgruppens bedömning*

Uppföljningsgruppen konstaterar att åkeribranschen arbetar med dessa frågor och att branschen efterlyser förstärkt tillsyn och kontroll. Detta är enligt uppföljningsgruppens bedömning positivt. Uppföljningsgruppen vill uppmärksamma de insatser som görs inom åkeribranschen för ökad kvalitetscertifiering och menar att detta kan ses som ett viktigt verktyg som kan medverka till att öka trafiksäkerheten, motverka oseriös åkeriverksamhet på vägarna och motverka att de som arbetar inom branschen ska tvingas att arbeta under osunda arbetsvillkor. En utveckling mot ett ökat antal certifierade åkeriföretag kan underlätta vid offentlig upphandling av godstransporter på väg, och kan även underlätta för andra beställare, så att de transporter som köps är sådana som utförs i enlighet med lagar och gällande regler. Uppföljningsgruppen välkomnar ett intensifierande av branschens egna åtgärder och anser att dessa tillsammans med en kraftsamling av de statliga myndigheternas kontroll- och tillsynsinsatser är viktiga för att regelverken ska följas och för att det också i fortsättningen ska vara möjligt att motverka brott.

#### **Ytterligare frågor**

##### *Sammanfattande iakttagelser*

I samband med trafikutskottets beslut om att följa upp tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg fastställdes också inriktningen för uppföljningsarbetet och de frågor som uppföljningen utgick från.

Under uppföljningen framkom det ett antal frågor som anknyter till de yrkesmässiga godstransporterna på väg och som kan anses angelägna att få fördjupade belysningar av. Till de frågor som uppföljningsgruppen anser vara viktiga att få närmare belysta hör behovet av fler säkra uppställningsplatser för lastbilar. Andra angelägna frågor som uppmärksammades är problem kopplade till manipulering med hastighetsregulatorer samt for-donsfrågor och däck. När det gäller däck kan nämnas det utredningsarbete om vinterdäckskrav för lastbilar som pågår inom Näringsdepartementet.

Ytterligare en angelägen fråga som framkom i uppföljningen och som behöver uppmärksammas rör problem med arbetsförhållanden. En del av lastbilsförarna har en utsatt arbetssituation och tvingas arbeta under osunda villkor. Här kan det skyndsamt behöva vidtas ytterligare åtgärder.

#### *Uppföljningsgruppens bedömning*

Uppföljningsgruppen bedömer att de områden och de ytterligare frågor som gruppen uppmärksammade i samband med uppföljningen är angelägna och vill därför peka på vikten av att dessa frågor blir föremål för en fördjupad belysning.



## Uppföljningar och utvärderingar från trafikutskottet (TU)

2003/04:URD Planering av vägar och järnvägar – en uppföljnings- och utvärderingsstudie.

2004/05:RFR1 Rapport om transportforskning

2005/06:RFR7 Sjöfartsskydd

2006/07:RFR3 Trafikutskottets uppföljning av flyttning av fordon

2007/08:RFR5 Uppföljning av hur stormen Gudrun hanterats inom transport- och kommunikationsområdet

2009/10:RFR7 Pumplagen – Uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel

2011/12:RFR8 Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg – En uppföljning

Uppföljningsrapporterna finns tillgängliga på riksdagens webbplats ([www.riksdagen.se](http://www.riksdagen.se)) och kan också beställas från riksdagens tryckeriexpedition (postadress 100 12 Stockholm, tfn 08-786 58 10, fax 08-786 61 76 eller e-post [ordermottagningen@riksdagen.se](mailto:ordermottagningen@riksdagen.se)). För ett flertal rapporter finns sammanfattningar på engelska tillgängliga på riksdagens webbplats.

SVERIGES   
RIKSDAG 