

Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg  
– En uppföljning

ISSN 1653-0942  
ISBN 978-91-86673-27-7  
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2012

## Förord

Riksdagen har återkommande behandlat frågor som rör de tunga godstransporterna på väg och tillsynen av kör- och vilotider, cabotage, lastsäkring, överlast och hastigheter. Under senare år har det genomförts ett antal förändringar i Sverige som både innefattar en ny myndighetsstruktur inom transportområdet och att ansvarsfördelningen mellan de myndigheter som utövar tillsyn över yrkesmässiga godstransporter på väg i vissa delar har ändrats. Tidigare undersökningar har visat att de regelverk som finns för att säkerställa hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö, sund konkurrens m.m. inte alltid följs samtidigt som risken för att bli kontrollerad är förhållandevis liten.

Som en del i trafikutskottets arbete med uppföljning och utvärdering av fattade riksdagsbeslut samt fördjupning av beredningsunderlaget i frågor som aktualiseras på utskottets område, beslutade utskottet den 25 november 2010 att följa upp tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg. Arbetet med uppföljningen inleddes i februari 2011. Uppföljningen har genomförts av trafikutskottets uppföljningsgrupp som under uppföljningen har genomfört studiebesök och bjudit in företrädare för myndigheter och organisationer att lämna information.

Frågor om tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg rör 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.

Underlag till uppföljningen har tagits fram av utvärderaren Cecilia Forsberg vid utvärderings- och forskningssektariatet. I arbetet har även utvärderaren Christer Åström deltagit. Vidare har bibliotekarien Pernille Lehn Bernäng, personalhandläggaren Joanna Kielska samt föredragandena Linda Kennemyr, Cecilia Lekberg Sommerholt och Catarina Molin medverkat vid myndighetsbesök.

Uppföljningsgruppen överlämnar härmed sin rapport där resultaten av uppföljningen redovisas.

Stockholm i mars 2012

*Sten Bergheden (M), ordförande*

*Leif Pettersson (S)*

*Lars Tysklind (FP)*

*Tony Wiklander (SD)*

*Annelie Enochson (KD)*

*Annika Lillemets (MP)*

*Göran Lindell (C)*

*Siv Holma (V)*

# Innehållsförteckning

Förord.....	3
Innehållsförteckning.....	4
Sammanfattning.....	9
1 Inledning.....	20
1.1 Bakgrund och utgångspunkter.....	20
1.2 Syfte och inriktning.....	21
1.3 Genomförande.....	22
1.4 Avgränsningar.....	24
1.5 Rapportdisposition.....	24
2 Utvecklingen av tunga godstransporter på väg.....	26
2.1 Lastbilstransporternas utveckling.....	26
2.2 Utvecklingen inom åkeribranschen.....	32
2.3 Dödsfall och olyckor.....	33
2.4 Miljö.....	35
3 Statens tillsyn och kontroll av yrkesmässiga godstransporter på väg samt branschens egna åtgärder.....	37
3.1 Myndigheter.....	37
3.1.1 Transportstyrelsen – en avgiftsfinansierad tillsynsmyndighet.....	37
3.1.2 Polisen.....	39
3.1.3 Åklagarmyndigheten.....	43
3.1.4 Arbetsmiljöverket.....	45
3.2 Samverkan mellan myndigheter.....	45
3.3 Samverkan mellan länder.....	48
3.3.1 Europeiskt trafikpolissamarbete.....	48
3.4 Branschens egna åtgärder för att främja god regelefterlevnad.....	50
3.4.1 Sveriges Åkeriföretag.....	50
3.4.2 Insatser för ökad kvalitet i upphandling av godstransporter på väg.....	52
4 Kör- och vilotider.....	53
4.1 Riksdagens tidigare behandling.....	53
4.2 Regler om kör- och vilotider och kontroller av dessa.....	54
4.2.1 EU-bestämmelser.....	54
4.2.2 Svenska kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider.....	56
4.3 Ökade krav på kontroller av kör- och vilotider.....	58
4.3.1 Kör- och vilotidskontroller inom EU.....	58
4.3.2 Kör- och vilotidskontroller i Sverige.....	62
4.4 Vägkontroller av kör- och vilotider.....	67
4.4.1 Urval och genomförande vid vägkontroller.....	67
4.4.2 Användning av färdskrivare.....	70

4.4.3	Registreringsproblem med digitala färdskrivare och avläsning av färdskrivarinformation.....	72
4.4.4	Kontroll av färdskrivarinformation vid vägkontroll .....	73
4.4.5	Manipulering och fusk med färdskrivare.....	74
4.4.6	Lagföring vid fusk med färdskrivare .....	78
4.4.7	Böter och sanktionsavgifter för överträdelser av regler för kör- och vilotider .....	80
4.4.8	Hindrande av fortsatt färd och direktbetalning av böter .....	85
4.4.9	Hanteringen av kör- och vilotidsärenden hos åklagarmyndigheterna .....	86
4.4.10	Samordnade kontroller .....	91
4.5	Kontroller av kör- och vilotider i företag .....	92
4.5.1	Överföring av ansvar för kör- och vilotidskontroller i företag .....	92
4.5.2	Branschens egenkontroll .....	96
4.5.3	Ett riskvärderingssystem för företagskontroller .....	97
4.5.4	Underrättelser mellan Sverige och andra länder.....	98
4.5.5	Sanktionsavgifter vid överträdelser av kör- och vilotider.....	100
4.5.6	Olika länders sanktioner vid överträdelser av kör- och vilotidsregler.....	103
4.5.7	Regelförenkling .....	104
5	Cabotage .....	106
5.1	Riksdagens tidigare behandling.....	106
5.2	Regelverk .....	107
5.2.1	EU-regler.....	107
5.2.2	Svensk nationell lagstiftning .....	107
5.2.3	Beskrivning av vilket utrymme det nuvarande regelverket ger för att utföra cabotagetransporter .....	108
5.3	Omfattningen av utländska cabotagetransporter i Sverige .....	109
5.3.1	Inriktning för ett gemensamt europeiskt transportområde.....	109
5.3.2	Cabotagets utveckling mellan 2004 och 2008 .....	109
5.3.3	Cabotagetransporterna ökar.....	114
5.3.4	Omfattningen av otillåten cabotage i Sverige.....	116
5.4	Statens insatser för tillsyn av otillåten cabotage.....	117
5.4.1	Resurser och samverkan för att komma till rätta med otillåten cabotage.....	117
5.4.2	Utredning av ärenden om misstänkt otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik .....	118
5.4.3	Polisens utredning och hantering av ärenden .....	119
5.4.4	Rapportering till Åklagarmyndigheten .....	122
5.4.5	Rättslig prövning och påföljder vid otillåten cabotage.....	123
5.4.6	Böter vid otillåten cabotage.....	125
5.4.7	Hindrande av fortsatt färd.....	126
5.4.8	Samverkan mellan länder mot otillåten cabotage .....	127

5.5 Beställarens ansvar vid otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik.....	128
6 Överlast.....	131
6.1 Riksdagens tidigare behandling.....	131
6.2 Regler om vikter och överlast.....	131
6.3 Utvecklingen av överlast.....	132
6.4 Kontroller och vägning av lastbilar.....	135
6.4.1 Polisens vägning av fordon ute på väg.....	135
6.4.2 Automatiska vägningssystem för selektering av fordon med överlast.....	135
6.4.3 Teknisk utveckling.....	138
6.5 Böter och överlastavgifter.....	138
6.5.1 Böter vid överskridande av viktregler.....	138
6.5.2 Överlastavgifter.....	140
6.5.3 Hantering av överlastärenden.....	143
6.6 Branschens egna åtgärder.....	145
7 Lastsäkring.....	146
7.1 Riksdagens tidigare behandling.....	146
7.2 Regelverk om lastsäkring.....	146
7.3 Ansvar för lastsäkring.....	148
7.4 Utveckling inom lastsäkring.....	149
7.5 Kontroller av lastsäkring.....	150
7.5.1 Polisens tillsyn av lastsäkring.....	150
7.5.2 Böter vid brister i lastsäkring.....	151
7.5.3 Hindrande av fortsatt färd.....	153
7.6 Samverkan mellan myndigheter samt mellan myndigheter och branschen.....	154
7.7 Branschens egna åtgärder för att främja god regelefterlevnad.....	156
8 Hastigheter.....	157
8.1 Riksdagens tidigare behandling.....	157
8.2 Regler och påföljder vid överträdelser.....	157
8.3 Utveckling.....	159
8.4 Hastighet och brister i bromssystemen samt vinterdäck.....	161
8.5 Statens insatser för att hastighetsgränserna ska följas i högre utsträckning.....	164
8.5.1 Automatisk trafiksäkerhetskontroll.....	164
8.5.2 Digitala färdskrivare.....	165
8.6 Hastighet och koldioxidutsläpp.....	166
9 Sammanfattande iakttagelser och bedömningar.....	168
9.1 Regler om kör- och vilotider, cabotage, överlast, lastsäkring och hastigheter samt tillämpningen av dessa.....	168
9.2 Organisation och styrning av kontroller och tillsyn.....	172
9.3 Resurser för kontroll och tillsyn.....	175
9.4 Samverkan.....	178
9.5 Överträdelser och sanktionsmöjligheter.....	180

9.6 Konsekvenser av myndigheternas tillsyn för branschen.....	183
9.7 Branschens egna åtgärder.....	186
9.8 Ytterligare frågor.....	187
Referenser .....	189
<i>Bilaga 1</i>	
Sammanfattning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter .....	197
<i>Bilaga 2</i>	
Sammanfattning av det s.k. kontrolldirektivet .....	199
<i>Bilaga 3</i>	
Utdrag från yrkestrafiklagen (1998:490).....	201
<i>Bilaga 4</i>	
Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. ....	204
<i>Bilaga 5</i>	
Organisation av tillsynsverksamheten i Danmark, Finland, Polen och Tyskland.....	218
<i>Bilaga 6</i>	
Kör- och vilotider – definitioner av begrepp relaterade till regler om kör- och vilotider m.m.....	224
<i>Bilaga 7</i>	
Andel fordon i medlemsländerna med analoga respektive digitala färdskrivare 2007–2008 .....	228
<i>Bilaga 8</i>	
Antal genomförda vägkontroller i Sverige per polismyndighet 2007–2010 .....	229
<i>Bilaga 9</i>	
Vägkontroller 2010–2012 .....	230
<i>Bilaga 10</i>	
Översikt över böter vid olika överträdelse.....	232





## Sammanfattning

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; att skapa ökad överskådlighet över regelverken och underlätta för dem som berörs av dessa.
- Det är viktigt att myndigheterna följer utvecklingen när det gäller regelverkens tillämpning samt tillämpningen av det nya beställaransvaret.
- Det behövs en tydligare styrning och samordning av myndigheternas tillsyn och kontroller av de yrkesmässiga godstransporterna på väg och en tillsynsstrategi behöver tas fram.
- Samarbete och samverkan behöver utvecklas och bli bättre mellan myndigheterna.
- Det är viktigt att uppmärksamma hur specialkompetensen för kontroller av godstransporter på väg ska säkras långsiktigt inom polisen.
- Överlast medför höga kostnader genom det väglitage 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 om 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 är gränsöverskridande 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.
- Det finns ett antal ytterligare frågor som har framkommit i uppföljningen och som är angelägna och där det är av vikt att de blir föremål för en fördjupad belysning.

### Trafikutskottets uppföljning

Under senare år har flera förändringar genomförts i Sverige som både innefattar en ny myndighetsstruktur inom transportområdet och att ansvarsfördelningen mellan de myndigheter som utövar tillsyn över yrkesmässiga gods-

transporter på väg i vissa delar har förändrats. Tidigare undersökningar har visat att de regelverk som finns för att säkerställa hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö och konkurrens på lika villkor m.m. inte alltid följs samtidigt som risken för att bli kontrollerad är förhållandevis liten. Trafikutskottet beslutade i november att genomföra en uppföljning av tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg. I uppföljningen har ingått att belysa tillsyn och kontroll av kör- och vilotider, cabotage, lastsäkring, överlast och hastigheter. Inriktningen för uppföljningen har varit att belysa regelverk och hur dessa tillämpas, myndigheternas organisation och resurser för tillsyn, samverkan, sanktionsmöjligheter vid överträdelser, branschens egna åtgärder för att främja efterlevnaden av regler samt vilka konsekvenser nuvarande tillsynsinsatser har för åkeribranschen.

Uppföljningen har genomförts av en särskild uppföljningsgrupp som utsetts inom utskottet. Gruppen har bestått av en representant för varje riksdagsparti. Syftet med uppföljningen har varit att ge utskottet ett fördjupat kunskapsunderlag inom området som kan användas inför behandlingen av kommande propositioner och motioner inom området. Frågor om tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg rör 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.

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

Inom EU finns gemensamma regleringar om kör- och vilotider samt för tillträdet till den internationella marknaden för godstransporter på väg. När det gäller lastsäkring, överlast och hastigheter är detta något som inte är gemensamt EU-reglerat. 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. Utskottet 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.

I uppföljningen har framkommit att regelverken om kör- och vilotider och cabotage uppfattas som komplexa och komplicerade i förhållande till det straffvärde som överträdelser ger. Reglerna om lastsäkring och överlast uppfattas även de som komplexa. Uppföljningen har också visat att lastbilstransporterna ökar och att det saknas uppgifter om i vilken omfattning det sker otillåtna cabotagetransporter i Sverige. Hittills är det bara få fall av otillåtna 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 har visat att myndigheterna behöver vidta insatser för kompetensuppbyggnad och 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 överträdelser som har begåtts visar uppföljningen på att det är svårt att få fram uppgifter som visar hur följsamheten till reglerna utvecklas när det gäller cabotage och lastsäkring. Uppföljningen visar även att det skulle behöva göras bättre och återkommande uppföljningar när det gäller hur reglerna om kör- och vilotider, överlast och hastigheter följs.

### *Uppföljningsgruppens bedömningar*

Uppföljningen visar 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. Då 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 när det gäller att på olika sätt skapa ökad överskådlighet över regelverken då detta underlättar 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 sker en fortsatt uppföljning av beställaransvarets tillämpning. Ett viktigt syfte med ett sådant uppföljningsarbete är att detta ska kunna läggas till grund för slutsatser huruvida de nuvarande skärpningarna av beställaransvaret är tillräckliga för att 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 som varit fallet i t.ex. Finland och Nederländerna.

## Organisation och styrning av kontroller och tillsyn

Det har genomförts flera förändringar sedan 2009 som har betydelse för kontrollerna och tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg. Inom transportområdet har det införts en ny myndighetsorganisation och det har även skett överföringar av ansvar mellan myndigheterna för tillsyn och kontroll av de yrkesmässiga godstransporterna på väg.

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 har framkommit 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 dessa inom ramen för utbyte och samordning i den löpande hanteringen. Uppföljningen visar 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 sker behöver utvecklas. I uppföljningen har även framkommit att förbättrade samordningsinsatser och bättre styrning skulle kunna medverka till att lyfta fram och tydliggöra kontrollverksamheten av den tunga yrkestrafiken samt också medverka till större likformighet i trafikpolisens verksamhet i olika delar av landet eftersom förbättrade samordningsinsatser och bättre styrning kan medverka 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 fr.o.m. januari 2011 för kör- och vilotidskontrollerna i företag. Uppföljningen har visat att myndigheten under sina första år har fått inrikta en betydande del av verksamheten på att bygga upp och utveckla system för hanteringen de uppgifter som myndigheten har fått ansvar för. I uppföljningen har vidare framkommit 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. Då organisationen för kontroller, tillsyn och lagföring innebär 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.

## Resurser för kontroll och tillsyn

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 under senare år ökat. 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.

Uppföljningen visar att resurserna för tillsyn och kontroller 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 sextiotal bilinspektörer. I uppföljningen har framkommit att ungefär 40 av dessa poliser kommer att ha gått i pension inom de närmaste fyra åren samtidigt som det visat sig vara svårt att rekrytera personer med motsvarande kompetens som kan ersätta dem.

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

I uppföljningen har även framkommit att ärenden om yrkesmässiga godstransporter på väg hanteras som s.k. mängdärenden inom Åklagarmyndigheten. Uppföljningen visar 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 visar 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 en hög regelefterlevnad 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 gjort av de årliga kostnaderna för överlast 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

problematiske. Uppföljningsgruppen menar att det är positivt att ett utvecklingsarbete bedrivs i dessa frågor inom Åklagarmyndigheten. Ett exempel är att en försöksverksamhet kommer att inledas under 2012 där mängdärenden ska samlas hos två åklagarkammare – i Östersund och Karlskrona – och där inriktningen är att det ska finnas en erfaren kammaråklagare vardera som är allmänspecialist och ska ha inriktning 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 att detta även har betydelse i 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

Att flera myndigheter har ansvar för att kontrollera och utöva tillsyn över de yrkesmässiga godstransporterna på väg förutsätter god samverkan och gott samarbete mellan myndigheterna för att resurserna ska kunna användas effektivt och resultera i en konkurrens på lika villkor, hög trafiksäkerhet och sunda arbetsvillkor för de verksamma inom branschen.

Uppföljningen visar att det sker samarbete och samverkan mellan polismyndigheterna i länen kring yrkestrafiken men att det behöver vidtas ytterligare och mer omfattande insatser för att lyfta fram gemensamma frågor för att kunna stärka den fortsatta utvecklingen i trafikpolisens verksamhet. Uppföljningen visar att samarbetet behöver utökas bl.a. för att minska förekommande skillnader i tolkning och tillämpning av regelverk i olika delar av landet. Samarbete och utbyte kan bl.a. utökas när det gäller otillåten cabotage.

Uppföljningen har även visat att det finns skillnader på olika platser när det gäller hur väl samarbetet fungerar mellan länspolismyndigheterna och åklagarkamrarna. I uppföljningen har framkommit att Åklagarmyndigheten inleder ett utvecklingsarbete under 2012 som bl.a. innebär att myndigheten utlyser särskilda tjänster som kammaråklagare med särskild inriktning mot trafikärenden och att dessa åklagare bl.a. kommer att ha som uppgift att svara för en effektiv samverkan med landets polismyndigheter.

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

Uppföljningen visar också att åkeribranschen ser positivt på de kontakter som Transportstyrelsen har inbjudit till samtidigt som branschen har uppmärksammat att det finns återkommande svårigheter när det gäller att kunna komma i kontakt med myndigheten. I uppföljningen har framkommit 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 vidtar insatser för att utveckla formerna för samverkan och samarbete. Detta gäller både mellan de olika myndigheterna och inom myndigheterna. I uppföljningen har framför allt polismyndigheterna pekat på att olika frågor behöver hållas samman tydligare och man har även framhållit 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 det ska vara möjligt att gemensamt 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

För att säkerställa konkurrens på lika villkor, hög trafiksäkerhet och goda arbetsförhållanden inom åkeribranschen fordras en god följsamhet till regelverken. I uppföljningen har kritik framförts 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 har också riktats 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.

Uppföljningen har visat 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 visar 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 har det inom ramen för uppföljningen inte varit möjligt att dra några slutsatser om hur systemet med administrativa sanktionsavgifter kommer att fungera.

I uppföljningen har framkommit att det upplevs som ett problem inom polisen att man saknar en motsvarande möjlighet som finns i andra europeiska

länder när det gäller att kunna hindra fortsatt färd. I andra länder har polis och tillsynsmyndigheter möjlighet att t.ex. kunna låsa fast, s.k. klampning, en lastbil i fall där överträdelser har skett men föraren eller åkeriföretaget inte erlägger böter. I uppföljningen har det från tillsynsmyndigheterna i andra länder framförts att möjligheten att kunna klampa ett fordon också har en preventiv funktion.

#### *Uppföljningsgruppens bedömning*

De skillnader som finns mellan olika länders bötesnivåer för den tunga gods- trafikens 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 godstransporterna på väg ofta är gränsöverskridande 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 harmoniseras mellan länderna.

Det nya systemet med administrativa sanktionsavgifter för företag började tillämpas under 2011. Uppföljningsgruppen vill samtidigt peka på vikten av att det redan tidigt efter att Transportstyrelsen kommit i gång med företagskontrollerna initieras 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 har framkommit 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 regelöverträdelser har skett och böter eller förskott på sanktionsavgift inte kan betalas på plats.

## Konsekvenser av myndigheternas tillsyn för branschen

Uppföljningen har visat att det finns flera områden som kan bli bättre när det gäller de tunga godstransporterna på väg. Sveriges Åkeriföretag och Transportarbetareförbundet har i uppföljningen efterlyst ökade statliga tillsynsinsatser för att värna konkurrensneutralitet och sunda arbetsvillkor för lastbilsförarna. Det har också uppmärksamats att även om reglerna för kör- och



vilotider bl.a. syftar till att säkra en god arbetssituation för förarna kan en alltför nitisk tillämpning vid enstaka och små avvikelser innebära stress och arbetsmiljöproblem för förarna.

I uppföljningen har det inte varit 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 har uppföljningen visat 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 regelefterlevnaden 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 sker 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 sker någon systematisk uppföljning av hur lastsäkringsreglerna efterlevs men också att det är ett stort problem med nuvarande oklarheter 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 behöver vidtas 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 verksamhet 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

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

I uppföljningen har Sveriges Åkeriföretag pekat 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. Där emot 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 etablerat utbyte och 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 vidtas inom åkeribranschen för ökad kvalitetscertifiering och att detta kan ses som ett viktigt verktyg som kan medverka till att öka trafiksäkerheten, motverka oseriös åkeriverksamhet på vägarna samt 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 likaväl som 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 regelverkan ska följas och det också i fortsättningen ska vara möjligt att motverka brott.

## Ytterligare frågor

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 har utgått från.

Under genomförandet av uppföljningen har det framkommit ett antal frågor som anknyter till de yrkesmässiga godstransporterna på väg och som kan anses angelägna att få ytterligare 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 har uppmärksamats är problem kopplade till manipulering med hastighetsregulatorer samt fordonsfrågor och däck. När det gäller däck kan nämnas det utredningsarbete om vinterdäckskrav för lastbilar som pågår inom Näringsdepartementet.

En ytterligare angelägen fråga som har framkommit i uppföljningen och som behöver uppmärksammas vidare rör problem med arbetsförhållandena där 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 har uppmärksammat i samband med uppföljningen är angelägna och vill därför peka på vikten av att dessa frågor blir föremål för en fördjupad belysning.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund och utgångspunkter

### *Mål för transportpolitiken*

Riksdagen har genom 1998 års transportpolitiska beslut fastställt att det övergripande målet för transportpolitiken ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver fattade riksdagen i maj 2009 beslut om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Yrkestrafiken är en av flera viktiga delar i det svenska transportsystemet och har därför stor betydelse för möjligheten att uppfylla det transportpolitiska målet.<sup>1</sup>

Trafikutskottet har återkommande behandlat olika frågor som berör yrkestrafiken. Hastighetsfrågan har identifierats som särskilt viktig vid utarbetandet av nollvisionens etappmål 2020. När det gäller cabotage<sup>2</sup> har utskottet pekat på att ett säkerställande av kvalitets-, miljö- och säkerhetskraven och av likartade konkurrensvillkor förutsätter ett tydligt regelsystem och en enhetlig tillämpning. Utskottet har framhållit att de yrkesföretag som omfattas av gällande regler för kör- och vilotider vanligtvis framför tunga fordon och att konsekvenserna av olyckor med tunga fordon ofta blir förödande. Utskottet har uppmärksammat frågan om överlastade fordon och pekat på att de motverkar såväl trafiksäkerhet och vägkapital<sup>3</sup> som rättvisa konkurrensförhållanden inom transportnäringen. Riksdagen har också riktat ett tillkännagivande till regeringen om trafiksäkerhet och ansvaret för lastsäkring.

### *Utskottets beslut om uppföljning*

I utskottens beredning av ärenden ingår att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut (4 kap. 18 § RO). Riksdagen har beslutat att från den 1 januari 2011 införa en bestämmelse i regeringsformen om utskottens skyldighet att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut inom sina ämnesområden (4 kap. 8 § RF). Därutöver finns det riktlinjer för utskottens arbete med uppföljning och utvärdering. Av riktlinjerna framgår att verksamheten bl.a. omfattar fördjupade uppföljningar och utvärderingar och bör ha en framåtblickande inriktning och medverka till att ge underlag för väl underbyggda ställningstaganden i utskottens beredningsarbete. Utskottens uppföljning och utvärdering bör användas som ett instrument för att bedöma vilka eventuella justeringar i budget eller

<sup>1</sup> Yrkestrafik används i förstudien som begrepp för att beskriva trafik som utförs av yrkespersoner, antingen mot betalning till andra eller i den egna företagsverksamheten (firmabilstrafik). Se Sikas rapport Fordon 2008 – Tema yrkestrafik.

<sup>2</sup> Med cabotagetrafik avses inrikes trafik där både lastning och lossning sker i ett annat land än det som en lastbil har sin hemvist i.

<sup>3</sup> Med vägkapital har utskottet i betänkandet avsett det samlade värdet av de investeringar som gjorts i det svenska vägnätet.

lagstiftning som kan behövas. Trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsarbete syftar till att de kunskaper som vinnas ska kunna bidra till att riksdagens beslut blir väl underbyggda.

Vid trafikutskottets sammanträde den 15 juni 2010 behandlades ett förslag till uppföljning av tillsynen inom yrkestrafiken på väg, och utskottet beslutade att inleda en förstudie. Vid utskottets sammanträde den 25 november redovisades ett förslag till inriktning och genomförande av en huvudstudie. Utskottet beslutade att genomföra huvudstudien i enlighet med förslaget samt att utse en ledamotsammansatt uppföljningsgrupp där en ledamot från varje riksdagsparti ingår. Arbetet med huvudstudien inleddes i februari 2011.

## 1.2 Syfte och inriktning

Riksdagen har återkommande behandlat frågor som rör de tunga godstransporterna på väg och tillsynen av kör- och vilotider, cabotage, lastsäkring, överlast och hastigheter. Under senare år har det genomförts ett antal förändringar i Sverige som både innefattar en ny myndighetsstruktur inom transportområdet och att ansvarsfördelningen mellan de myndigheter som utövar tillsyn över yrkesmässiga godstransporter på väg i vissa delar har ändrats. Tidigare undersökningar har visat att de regelverk som finns för att säkerställa hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö, sund konkurrens m.m. inte alltid följs samtidigt som risken för att bli kontrollerad är förhållandevis liten.<sup>4</sup>

Denna uppföljning av tillsynen inom yrkestrafiken syftar till att ge trafikutskottet ett fördjupat kunskapsunderlag, vilket kan användas bl.a. i samband med behandlingen av kommande propositioner och motioner inom området.

Frågor om tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg rör 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.

Uppföljningen har inriktats på att belysa följande frågor:

- Hur bedrivs arbetet i Sverige med att implementera EU:s regelverk och hur påverkar det förutsättningarna för en effektiv tillsyn?
- Hur har myndigheternas tillsyn och arbete med kontroll av yrkesmässig godstrafik på väg organiserats och lagts upp efter de organisationsförändringar som genomfördes 2010?
- Hur används myndigheternas resurser för tillsyn och på vilket sätt görs prioriteringar mellan olika insatser för tillsyn av den yrkesmässiga godstrafiken på väg?

<sup>4</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Kontroller för sund konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nytto- trafikerna på väg. Rapport maj 2008.

- Hur ser samverkan ut dels mellan de myndigheter som utövar tillsyn och kontroll över den yrkesmässiga godstrafiken på väg, dels mellan myndigheter och yrkestrafikens branschorganisationer?
- Finns det svårigheter att följa och tillämpa reglerna för kör- och vilotider, lastsäkring och överlast? Vad har reglerna haft för effekt för åkeriföretagen?
- Hur ser sanktionsmöjligheterna ut vid överträdelser av regelverken och hur hanteras överträdelser av myndigheterna? Finns det problem?
- Vilka konsekvenser får myndigheternas tillsyn för åkeribranschen och vilka insatser görs för att förenkla för företagen?
- Vilka egna åtgärder vidtar branschen för att stimulera en hög efterlevnad av reglerna kring kör- och vilotider, lastsäkring och överlast, hastigheter samt cabotage? Vilken samverkan sker med myndigheterna?

För *kör- och vilotider* ges en belysning av hur tillsynen av kör- och vilotidsreglerna fungerar och om nuvarande system för tillsyn av kör- och vilotider innebär att det finns skillnader i hur svenska respektive utländska åkare kontrolleras. För *lastsäkring och överlast* studeras även ansvarsfördelningen mellan beställare och utförare av transporter samt exempel på hur andra länder har valt att lösa frågan om ansvar för lastsäkring respektive överlast och erfarenheter av detta. För *cabotage* görs en belysning av hur tillsynen av cabotageregler fungerar och om det finns skillnader i hur svenska respektive utländska åkare kontrolleras. För *hastigheter* ingår även att belysa hur branschens efterlevnad av hastighetsbegränsningar kan påverka trafiksäkerhet, utsläpp och miljö.

### 1.3 Genomförande

#### *Trafikuskottets uppföljningsgrupp*

Uppföljningen har genomförts av trafikuskottet. Inom utskottet har en särskild uppföljningsgrupp utsetts med en representant för varje parti. Gruppen har haft i uppgift att följa och lämna synpunkter på uppföljningen. Underlagen till uppföljnings- och utvärderingsgruppen har tagits fram inom Riksdagsförvaltningen av utvärderings- och forskningsfunktionen i samarbete med utskottskansliet.

Som ett led i uppföljningen besökte trafikuskottets uppföljningsgrupp den 3 maj 2011 Polismyndigheten i Stockholms län i samband med att trafikkontroller genomfördes. Vid besöket studerades polisens kontroller av kör- och vilotider samt lastsäkring och överlast.

Den 8 november 2011 bjöd uppföljningsgruppen in företrädare för trafikpolisen vid Polismyndigheten i Västra Götaland och Transportstyrelsen för att inhämta ytterligare information om myndigheternas tillsyn och kontroller av yrkesmässiga godstransporter på väg.

Uppföljningsgruppen bjöd den 1 december 2011 in företrädare för Sveriges Åkeriföretag och Svenska Transportarbetareförbundet för att få ta del av deras syn på tillsynen och kontrollen av yrkesmässiga godstransporter på väg i Sverige.

### *Övrig datainsamling*

För att belysa tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg och tillämpliga regelverk har fyra län undersökts närmare. Dessa är Norrbottens län, Skåne län, Stockholms län och Västra Götalands län. Länen har besökts och intervjuer har genomförts med företrädare för polismyndigheten i respektive län, Åklagarmyndigheten och Transportstyrelsen. Besök har genomförts och andra kontakter har även tagits med Sveriges Åkeriföretag centralt samt Region Norr, Region Västra Götaland och Region Syd.

I uppföljningen har kontakter även tagits med Arbetsmiljöverket, Justitiedepartementet, Kronofogdemyndigheten, Kustbevakningen, Näringsdepartementet, Rikspolisstyrelsen (RPS), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Trafikanalys, Trafikverket och Tullverket.

När det gäller andra organisationer har kontakter även tagits med företrädare för Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), SCA skog, Skogsindustrierna, Skogforsk och Svenska Transportarbetareförbundet.

Material har samlats in genom intervjuer, telefonintervjuer och skriftliga frågor till myndigheter och andra aktörer och organisationer på central- och länsnivå samt genom dokumentstudier och genomgång av material på olika webbplatser.

### *Internationell utblick inom området*

Inom ramen för uppföljningen har uppgifter inhämtats från Danmark, Finland, Polen och Tyskland om hur tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg hanteras där. Studiebesök har genomförts i Danmark, Polen och Tyskland vid olika ministerier, myndigheter och branschorganisationer (se referenser). För att belysa hur tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg i Finland hanteras har Kommunikationsministeriet, med bistånd av Inrikesministeriet och Social- och hälsovårdsministeriet tillsammans med en utredare vid riksdagen i Finland varit behjälpliga med att samla in underlag och sammanställa svar. Se vidare bilaga 5.

### *Faktaundersökning*

Utkast till rapportens beskrivande delar lämnades i januari 2012 för faktaundersökning till Arbetsmiljöverket, Justitiedepartementet, Norrorts åklagarkammare i Stockholm, Näringsdepartementet, Polismyndigheten i Norrbottens län, Polismyndigheten i Skåne, Polismyndigheten i Stockholms län, Polismyndigheten i Västra Götaland, Rikspolisstyrelsen, Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Åkeriföretag, Trafikanalys, Trafikverket,

Transportstyrelsen, Åklagarkammaren i Göteborg, Åklagarkammaren i Luleå och Åklagarmyndighetens utvecklingscentrum i Malmö.

## 1.4 Avgränsningar

Uppföljningen har avgränsats till att avse tunga godstransporter på väg som utförs åt andra mot betalning, vilket exkluderar firmabilstrafik, dvs. transporter för företagets egen räkning, t.ex. grossister och återförsäljare som distribuerar egna varor till sina kunder.

Till grund för uppföljningen ligger den förstudie som trafikutskottet beslutade om den 25 november 2010. Under genomförandet av huvudstudien har ett antal frågor utöver dem i förstudien identifierats som intressanta att få en ytterligare belysning av. Dessa frågor rör bl.a. sociala aspekter med avseende på dumpning av löner och arbetsvillkor, parkering och säkra rastplatser, nykterhet, vinterdäck samt huruvida tillämpningen av reglerna för kör- och vilotider kan komma i konflikt med regelverken för djurtransporter. Inom ramen för denna uppföljning har det dock inte funnits utrymme för ytterligare fördjupningar. I sammanhanget kan det påminnas om att utskottet har möjlighet att pröva om dessa frågor bör bli föremål för senare uppföljningsinsatser.

## 1.5 Rapportdisposition

*Kapitel 2* ger en kortfattad beskrivning av lastbilstransporternas utveckling och utvecklingen inom den svenska åkeribranschen. Vidare beskrivs utvecklingen av antalet omkomna och skadade i olyckor med lastbilar. Kapitlet avslutas med ett avsnitt om lastbilstransporternas miljöpåverkan.

*Kapitel 3* beskriver de myndigheter som kontrollerar och utövar tillsyn över den yrkesmässiga godstrafiken på väg, samverkan mellan svenska myndigheter samt samverkan mellan svensk polis och polisen i andra länder när det gäller kontroller av tunga godstransporter på väg. I kapitlet beskrivs också åkeribranschens egna åtgärder för att främja en god regelefterlevnad.

*Kapitel 4* beskriver regelverken om kör- och vilotider samt färdskrivare och hur EU:s kontrolldirektiv har genomförts i medlemsstaterna och i Sverige. Vidare beskrivs polisens arbete med kör- och vilotidskontroller på väg samt bötesnivåer och sanktioner vid överträdelse och polisens möjligheter att hindra fortsatt färd i Sverige. Vidare beskrivs hanteringen av kör- och vilotidsärenden inom Åklagarmyndigheten, Transportstyrelsens övertagande av företagskontrollerna 2011 samt åtgärder som vidtagits för att förenkla för företagen.

*Kapitel 5* beskriver regelverken om cabotage samt utvecklingen av cabotage transporter 2004–2008. Vidare beskrivs tillsynsinsatserna mot otillåten cabotage samt resurser och samverkan för att komma till rätta med otillåten cabotage. I kapitlet beskrivs även polisens möjlighet att hindra fortsatt färd



samt påföljder för otillåten cabotage. Avslutningsvis behandlas beställarens ansvar vid otillåten cabotage samt den skärpning av regelverket som gjorts.

*Kapitel 6* beskriver reglerna om vikter och överlast samt utvecklingen av överlast i Sverige. Vidare beskrivs polisens överlastkontroller samt det projekt med automatiskt vägningssystem för fordonselektering som införts i Stockholm. I kapitlet beskrivs även påföljderna vid överlast i Sverige och andra länder samt hanteringen av överlastärenden. Kapitlet avslutas med en beskrivning av branschens egna åtgärder för att främja en god efterlevnad av lastreglerna.

*Kapitel 7* beskriver reglerna om lastsäkring och ansvarsfördelningen för säkring av last. Vidare beskrivs utvecklingen inom lastsäkring och polisens tillsyn av lastsäkring samt böter och hindrande av fortsatt färd vid bristande lastsäkring i Sverige och andra länder. I kapitlet beskrivs även samverkan mellan myndigheter och åkeribranschen samt de åtgärder som åkeribranschen vidtar för att främja en god efterlevnad av regelverken.

*Kapitel 8* beskriver regler och påföljder vid hastighetsöverträdelser och utvecklingen när det gäller hastighetsefterlevnaden för tunga godstransporter på väg. Vidare beskrivs polisens insatser för att öka efterlevnaden av gällande hastighetsbegränsningar. Kapitlet beskriver även miljöfrågor och hur följsamheten till hastighetsbegränsningar kan medverka till minskade koldioxidutsläpp.

*I kapitel 9* redovisas slutligen uppföljningsgruppens sammanfattande iakttagelser och bedömningar.

## 2 Utvecklingen av tunga godstransporter på väg

I detta kapitel beskrivs kortfattat lastbilstransporternas utveckling och utvecklingen inom den svenska åkeribranschen. Vidare beskrivs utvecklingen av antalet omkomna och skadade i olyckor med lastbilar. Kapitlet avslutas med ett avsnitt om lastbilstransporternas miljöpåverkan.

### 2.1 Lastbilstransporternas utveckling

Godstransporterna har genom åren ökat stadigt och detta gäller särskilt de internationella transporterna. Inom Europa och Sverige är det vanligast med vägtransporter. Sedan 1989 har vägtrafiken stått för ca 40 procent av gods-transportarbetet.<sup>5</sup>

Statistik från Trafikanalys visar att antalet svenska lastbilar i trafik totalt sett har ökat under de senaste fem åren. Den ökning som kan ses avser i huvudsak lätta lastbilar medan antalet tunga lastbilar visar en marginell ökning från 2006 till 2010.

TABELL 1 ANTAL TUNGA OCH LÄTTA LASTBILAR I TRAFIK (2006–2010)

	2006	2007	2008	2009	2010
Lätta lastbilar i trafik (högst 3,5 ton)	401 111	423 920	430 887	436 333	447 518
Tunga lastbilar i trafik (mer än 3,5 ton)	78 683	80 165	79 312	78 243	78 923
Totalt antal lastbilar i trafik	479 794	504 085	510 199	514 576	526 441

Källa: Trafikanalys, Sveriges officiella statistik, Fordonsstatistik.

När det gäller antal tunga lastbilar i trafik som anges i tabellen ovan är även firmabilstrafiken inkluderad. De totalt ca 10 000 åkeriföretag som finns i Sverige står för ungefär hälften (ca 40 000) av de tunga lastbilarna.<sup>6</sup>

Uppgifter från Trafikverket visar att det under de senaste decennierna har skett en betydande ökning av trafikarbetet<sup>7</sup> på det svenska vägnätet. De lätta lastbilarna har flerdubblat sitt trafikarbete, men även för tunga lastbilar kan en ökning ses.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Transportstyrelsen, Strategi om lastsäkring – Delrapport: Kartläggning.

<sup>6</sup> Sveriges Åkeriföretag, e-brev 2011-04-08.

<sup>7</sup> Trafikarbetet beräknas som antal körda kilometer.

<sup>8</sup> Trafikverket. Ökade utsläpp från vägtrafiken trots rekordartad energieffektivisering av nya bilar. Pm 2011-02-18.

TABELL 2 TRAFIKARBETE PER ÅR PÅ SVENSKA VÄGNÄTET (MDR FORDONSKILOMETER)

Fordon	1980	1990	2000	2010
Personbil	45,3	55,7	59,7	68,3
Lätt lastbil	1,8	3,7	4,7	7,9
Tung lastbil	3,5	3,7	3,9	4,8
Buss	0,9	1,0	0,9	0,9
Mc och moped	0,3	0,4	0,6	1,0
<b>Totalt</b>	<b>51,8</b>	<b>64,4</b>	<b>69,8</b>	<b>82,9</b>

Källa: Trafikverket. Ökade utsläpp från vägtrafiken trots rekordartad energieffektivisering av nya bilar. Pm 2011-02-18.

Sveriges Åkeriföretag har i uppföljningen pekat på att lätta lastbilar förbrukar mer bränsle per ton transporterat gods jämfört med tunga lastbilar, och organisationen menar därför att miljöpåverkan minskar om gods i ökad omfattning åker kollektivt på tunga lastbilar.<sup>9</sup>

Trafikanalys tar genom kvartalsvisa urvalsundersökningar<sup>10</sup> fram uppgifter som bl.a. belyser utvecklingen av inrikes och utrikes trafik<sup>11</sup> med svenskregistrerade tunga lastbilar<sup>12</sup>. Enligt Trafikanalys uppgifter var lastbilarnas transportarbete<sup>13</sup> för 2010 ca 9 procent lägre jämfört med 2006. Som framgår av tabellen nedan skedde dock åter en ökning av lastbilstrafikens transportarbete under 2010 jämfört med 2009.<sup>14</sup>

TABELL 3 TRANSPORTERNAS UTVECKLING – TUNG LASTBILSTRAFIK

	2006	2007	2008	2009	2010
Antal transporter (1 000-tal)	36 259	37 915	37 949	37 685	35 319
Körda kilometer (1 000-tal)	2 704 229	2 827 351	2 929 821	2 641 686	2 738 393
Lastad godsmängd (1 000 ton)	342 262	360 122	367 309	333 792	322 075
Transportarbete (milj. tonkm)	39 899	40 525	42 367	35 041	36 273

Källa: Trafikanalys, Sveriges officiella statistik.

<sup>9</sup> Sveriges Åkeriföretag, e-brev 2012-01-26.

<sup>10</sup> Uppgifterna till den officiella statistiken som avser antal transporter, körda kilometer, lastad godsmängd och transportarbete och till undersökningen utförs enligt EU-förordningen för statistikredovisning av vägtransporter (EG 1172/98).

<sup>11</sup> Med inrikes trafik avses den trafik som svenskregistrerade lastbilar presterar med gods som både lastats och lossats inom landet. Med utrikes trafik avses den trafik som svenskregistrerade lastbilar presterar med utrikes destinerat gods eller gods som lastats utrikes med svensk destination samt cabotage och tredjelandstrafik.

<sup>12</sup> Uppgifterna avser lastbilstransporter som utförs av svenskregistrerade last- och dragbilar med en maximilastvikt på 3,5 ton eller mer. Trafikanalys undersökning innefattar även cabotage och tredjelandstrafik (trafik mellan två andra länder än Sverige) i och med att alla transporter med svenskregistrerade lastbilar ska uppges.

<sup>13</sup> Transportarbetet redovisas i tonkilometer som beräknas som produkten av pålast i ton och körda kilometer per körning.

<sup>14</sup> Trafikanalys, Sveriges officiella statistik.

Som jämförelse kan nämnas att godstransportarbetet i bantrafik och sjöfart ökade från 59,2 till 61,4 miljarder tonkilometer från 2006 till 2010.<sup>15</sup>

Kvartalsstatistik som Trafikanalys redovisat för andra kvartalet 2011 visar att både trafikarbetet, dvs. antal körda kilometer, och den transporterade godsmängden minskade totalt sett jämfört med motsvarande kvartal föregående år. Trafikarbetet minskade med 8 procent och den transporterade godsmängden minskade med 15 procent. Den yrkesmässiga trafikens antal transporter utan last minskade med 33 procent i inrikestrafiken under andra kvartalet 2011. Trafikarbete med respektive utan last minskade med 11 procent respektive 22 procent. Även den transporterade godsmängden inom den yrkesmässiga inrikestrafiken minskade med 22 procent vid jämförelse med samma kvartal året innan. De redovisade minskningarna och nedgångarna var statistiskt säkraställda.<sup>16</sup>

Som jämförelse kan nämnas att i Finland ökade den lastbiltransporterade godsmängden inom den inrikes vägtrafiken med 3 procent under andra kvartalet 2011 jämfört med motsvarande period 2010. Under andra kvartalet 2011 transporterades sammanlagt 82 miljoner ton gods med lastbilar.<sup>17</sup> Även i Danmark kunde det ses en ökning under det andra kvartalet 2011. Den lastbiltransporterade godsmängden inom den inrikes vägtrafiken ökade då med mer än 10 procent jämfört med samma tidsperiod året innan. Den lastbiltransporterade godsmängden inom de internationella vägtransporterna ökade med knappt 4 procent det andra kvartalet 2011 jämfört med samma tidsperiod året innan.<sup>18</sup>

#### *Tomma transporter och cabotage*

EU:s transportministrar kom i juni 2008 överens om de gemensamma regler som ska gälla för tillträde till vägtransportmarknaden i Europa. Överenskomsten innebar bl.a. att reglerna förtydligades med avseende på att EU-åkare som transporterar gods till ett annat medlemsland får utföra upp till tre transporter inom sju dagar i det medlemslandet eller att åkaren kan välja att utföra någon av dessa transporter i ett annat medlemsland och då får utföra en cabotage-transport per EU-land inom tre dagar. Ett skäl till att reglerna förtydligats är att man inom EU vill se en minskning av antalet tomtransporter.<sup>19</sup>

När det gäller i vilken utsträckning som lastbilars lastutrymme är fyllt, den s.k. fyllnadsgraden, konstateras i en rapport från 2011 att den sammanlagda kunskapen om detta är begränsad. Samtidigt konstateras att många transporter i praktiken sällan når en fyllnadsgrad högre än 50 procent.<sup>20</sup>

<sup>15</sup> Trafikanalys, Sveriges officiella statistik.

<sup>16</sup> Trafikanalys, Lastbilstrafik 2011 kvartal 2, Statistik 2011:22.

<sup>17</sup> Statistikcentralen i Finland, uppgifterna har hämtats från webbplatsen [www.tilastokeskus.fi](http://www.tilastokeskus.fi).

<sup>18</sup> Danmarks statistik, uppgifterna har hämtats från webbplatsen [www.statbank.dk](http://www.statbank.dk).

<sup>19</sup> Näringsdepartementet, pressmeddelande 2008-06-13.

<sup>20</sup> Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys. Redovisning av regeringsuppdrag att analysera och föreslå åtgärder för minskad tomdragnings och ökad fyllnadsgrad.

Enligt uppgifter från Trafikanalys har antalet körda kilometer med tomtransporter minskat i Sverige sedan 2008. Det bör samtidigt noteras att orsakerna till tomtransporternas minskning inte behöver ha något samband med cabotagetransporter.

TABELL 4 UTVECKLING AV TOMTRANSPORTER MED TUNG LASTBILSTRAFIK (2006–2010)

	2006	2007	2008	2009	2010
Antal tomma transporter (1 000-tal)	13 902	14 209	14 397	14 561	10 423
Körda kilometer med tomtransport (1 000-tal)	595 926	604 479	615 011	597 559	510 230

Källa: Trafikanalys, e-brev 2011-10-10.

### *Svensk frakt med tunga godstransporter*

De svenska åkeriföretagen är verksamma inom olika områden. Enligt uppgifter som Sveriges Åkeriföretag har samlat in från sina medlemsföretag<sup>21</sup> är bygg- och anläggningstransporter (32,6 procent) den verksamhet som dominerar. Fjärrtrafiken, som omfattar inrikes linjetrafik och internationella transporter, sysselsätter 18,3 procent av företagen. Närdistribution, som bl.a. omfattar styckegodstransporter, budförsändelser, post- och småpaket sysselsätter 13 procent av företagen. Resterande områden som medlemsföretagen är sysselsatta i är skog (10,9 procent), övriga transporter<sup>22</sup> (8,5 procent), lantbruk (7,0 procent), miljö (6,5 procent) och tank (3,3 procent). Enligt Sveriges Åkeriföretag påverkas antalet sysselsatta inom de olika verksamheterna olika beroende på transportslag. Anläggningstransporter går exempelvis oftast i enskift, medan skogs- och lantbrukstransporter i många fall går flera skift per dygn.<sup>23</sup>

I Sverige används lastbilar främst på korta avstånd, särskilt vanligt är detta för transporter av virke och byggnadsmaterial som jord, sten och grus. Av det gods som transporteras på svenska lastbilar i Sverige körs endast 9 procent på sträckor över 30 mil. Mängden gods som fraktas på transportsträckor över 9 mil uppgår till ungefär 30 miljoner ton per år.<sup>24</sup> För 2009 uppgick medeltransportlängden för yrkesmässig trafik till 10,2 mil, vilket kan jämföras med 1990 då medeltransportlängden uppgick till 7,5 mil.<sup>25</sup>

### *Andelen utlandsregistrerade lastbilar*

Samtidigt som små företag köps upp av större företag har även fler internationella aktörer kommit in på den svenska marknaden. Transporterna har i högre

<sup>21</sup> Sveriges Åkeriföretag har ca 9 000 åkeriföretag och lastbilscentraler som medlemmar.

<sup>22</sup> Övriga transporter omfattar transporter av bilar, bilbärgning, maskin- och tungtransporter samt bohags- och kontorsflyttningar.

<sup>23</sup> Sveriges Åkeriföretag, e-brev 2011-04-08.

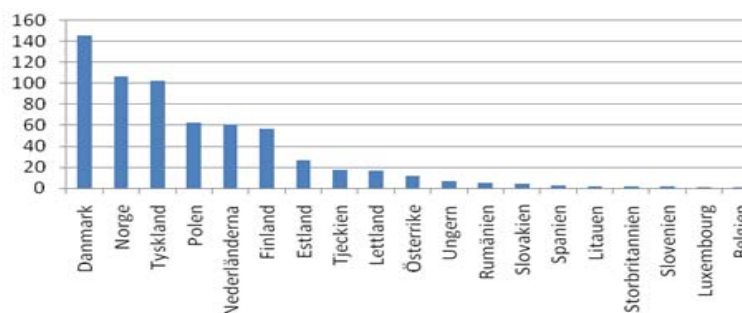
<sup>24</sup> Sika, Statistik 2008:13.

<sup>25</sup> Sveriges Åkeriföretag, Fakta om åkerinäringen 2009.

grad än tidigare blivit internationella, vilket har medfört en större andel gränsöverskridande trafik.<sup>26</sup>

Förutom svenskregistrerade lastbilar utför även utlandsregistrerade lastbilar en betydande del av lastbilstransporterna i Sverige, och andelen har ökat. Sammantaget tyder de beräkningar som Trafikanalys har gjort på att det skett en ökning av de utländska lastbilarnas trafikarbete, transportarbete, antal transporter och mängden fraktat gods i Sverige de år som undersökts. Enligt Trafikanalys uppgifter uppgick de utländska lastbilarnas totala trafikarbete inom Sverige till 635 miljoner kilometer 2008. Trafikarbetet som utfördes av utländska lastbilar kan jämföras med de svenskregistrerade lastbilarnas som inom Sverige uppgick till 2,6 miljarder kilometer samma år. Uppgifterna från Trafikanalys visar att de utländska lastbilarna stod för närmare 20 procent av det totala trafikarbete som utfördes i Sverige under 2008. Det innebär en ökning jämfört med 2006 då motsvarande andel uppgick till ca 18 procent. När det gäller de utlandsregistrerade lastbilarnas transportarbete i Sverige har det för 2008 beräknats uppgå till 18 procent. Lastbilar registrerade i Danmark, Norge, Tyskland och Polen stod för det största trafikarbetet bland de utlandsregistrerade lastbilarna.<sup>27</sup> Bilden av att de utlandsregistrerade lastbilarna ökar på vägarna bekräftas också av polisen i södra Sverige.<sup>28</sup>

FIGUR 1 UTLÄNDSKA LASTBILARS TRAFIKARBETE INOM SVERIGE PER LAND 2008, MILJONER KILOMETER (EXKLUSIVE TRANSITTRAFIK<sup>29</sup>)



Källa: Trafikanalys.

Det gods som mätt i ton dominerade i lastbilstransporterna till Sverige från utlandet var samlastat gods samt kemikalier och kemiska produkter. Lastbilstransporterna från Sverige till utlandet utgjordes främst av trä och varor av trä och kork samt samlastat gods.

En del av transporterna genom Sverige är sådana som kommer från ett land och ska till ett annat land, s.k. transittrafik. Lastbilar registrerade i Polen

<sup>26</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m.

<sup>27</sup> Sika, Statistik 2008:22. Utländska lastbilstransporter i Sverige 2004–2006. Trafikanalys, e-brev 2011-05-03.

<sup>28</sup> Polismyndigheten i Skåne, 2011-05-17, och Polismyndigheten i Västra Götaland, 2011-06-09.

<sup>29</sup> Med transittrafik avses transporter genom länder där lastning eller lossning inte sker.

och Tyskland stod under 2008 för drygt 20 procent vardera av transittrafiken genom Sverige.

Som jämförelse till utvecklingen i Sverige visar siffror från den tyska federala byrån för godstransporter (BAG) att allt fler utländska lastbilar över 12 ton trafikerar de tyska betalvägarna. Under 2010 kördes 25 700 miljoner kilometer på avgiftsbelagda vägar, vilket är 5,6 procent mer än under 2009. Siffrorna visar också att antalet utländska lastbilar i Tyskland har ökat mer än de inhemska. Den tyska lastbilstrafiken ökade under 2010 med 3,6 procent, medan de utländska lastbilarna ökade med 9,8 procent. Mest ökade trafiken från de nya EU-länderna, 14 procent, medan trafiken från de gamla EU-länderna ökade med 3,1 procent.<sup>30</sup>

I nedanstående tabell anges de länder som Tyskland fick in högst väg-tullavgifter från under 2010 för tunga godstransporter.

TABELL 5 VÄGTULLAVGIFTER FRÅN UTLANDSREGISTRERADE TUNGA GODSTRANSPORTER FÖR ANVÄNDNING AV TYSKA BETALVÄGAR 2010

Land	Erlagda avgifter för användning av tyska betalvägar 2010 (euro)	Förändring mellan 2009 och 2010
Polen	440 030 390	8,0 %
Nederländerna	196 951 124	1,3 %
Tjeckien	183 249 694	6,4 %
Ungern	88 946 801	16,5 %
Österrike	75 013 581	-5,0 %
Slovakien	72 562 792	11,0 %
Rumänien	63 019 464	24,5 %
Litauen	55 561 783	9,0 %
Italien	50 764 420	-1,3 %
Slovenien	47 328 654	6,9 %

Källa: Bag, brev 2011-12-02.

### Nuvarande marknadssituation för den svenska åkeribranschen

I ett möte med trafikutskottets uppföljningsgrupp den 1 december 2011 pekade Sveriges Åkeriföretag och Svenska Transportarbetareförbundet på att den svenska åkeribranschen befinner sig i den besvärligaste marknadssituation man hittills upplevt. I Sverige har det alltid funnits en hög andel enbilsåkare med en eller två lastbilar. De utgör ungefär hälften av branschen och kör ofta åt lastbilscentraler och speditörer. Enligt Sveriges Åkeriföretag är de i dag en utsatt grupp som genom de stora marknadsstörningarna har fått mycket svårt att klara sig och därför riskerar att försvinna. Enligt Sveriges Åkeriföretag köps små företag upp av större företag. Närmare hälften (48,6 procent) av åkerierna hade bara ett fordon (y-märkt) under 2009, vilket kan jämföras med 1990 då motsvarande andel var 58,1 procent. Andelen företag som hade fler

<sup>30</sup> Webbplatsen [www.tidningenproffs.se/artikel/nyhet/2011/03/Fler-utlandska-lastbilar-i-Tyskland/](http://www.tidningenproffs.se/artikel/nyhet/2011/03/Fler-utlandska-lastbilar-i-Tyskland/).

än 15 fordon (y-märkta) uppgick under 2009 till 3,8 procent, vilket kan jämföras med 2 procent under 1990. Enligt Sveriges Åkeriföretag innebär den svåra situationen att det försvann ca 400 åkerier i Sverige bara under 2011.<sup>31</sup>

Sveriges Åkeriföretag Syd pekar på att prispressen på åkeritjänster har ökat under senare år och att det har blivit svårare för de företag som vill göra rätt för sig. Enligt Sveriges Åkeriföretag Syd har en del åkerier börjat ifrågasätta varför man ska ha svenska förare när det är billigare att anlita utländska förare. Exempelvis uppges svensk arbetskraft kosta ca 2 000 kronor per dag medan utländsk kostar ca 450 kronor per dag. Enligt Sveriges Åkeriföretag Syd behöver det vidtas åtgärder för att konkurrens ska kunna ske på lika villkor.<sup>32</sup>

## 2.2 Utvecklingen inom åkeribranschen

SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik visar att antalet förvärvsarbete inom åkerinäringen ökade fram till 2008. Samtidigt som konjunkturen vek minskade antalet förvärvsarbete inom åkerinäringen med ca 5 procent mellan 2008 och 2009.<sup>33</sup> En liknande utveckling kan ses för omsättningen inom åkerinäringen. Som framgår av nedanstående tabell tyder dock preliminära uppgifter från SCB på att det verkar ha skett en viss återhämtning under 2010.

TABELL 6 UTVECKLING AV ANTAL FÖRVÄRVSARBETANDE (16+ ÅR) OCH TOTAL OMSÄTTNING (MILJONER KRONOR) INOM ÅKERINÄRINGEN

	2006	2007	2008	2009	2010
Antal förvärvsarbete	61 600	64 854	65 172	61 928	i.u.
Inrikes omsättning exkl. moms	78 789	83 815	89 703	80 574	88 499

Källa: SCB, Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik, RAMS. Inrikes omsättning: Uppgifter från SCB, SNI-kod 60240 Vägtransport av gods.

I Sverige uppgick antalet trafiktillstånd för godstransporter till 18 177 vid årsskiftet 2010/11.<sup>34</sup>

Inom branschen är en generationsväxling inom synhåll då en stor del av åkeriägarna och förarna är äldre än 55 år.<sup>35</sup> Att medelåldern bland lastbilsförarna är hög är inte något som är unikt för Sverige. Trafikuskottets uppföljning visar att situationen ser ut på ett liknande sätt även i bl.a. Tyskland och Polen.

<sup>31</sup> Trafikuskottets uppföljningsgrupp. Möte med Sveriges Åkeriföretag och Svenska Transportarbetareförbundet 2011-12-01.

<sup>32</sup> Sveriges Åkeriföretag Syd, 2011-05-18.

<sup>33</sup> Enligt SCB fanns det i december 2011 ännu inte uppgifter som belyser utvecklingen under 2010.

<sup>34</sup> Nya lagar för yrkestrafik och taxi, lagrådsremiss 2011-12-15.

<sup>35</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Rapport maj 2008.



I ett möte med trafikutskottets uppföljningsgrupp den 1 december 2011 uppmärksammade Sveriges Åkeriföretag och Svenska Transportarbetareförbundet den pågående strukturförändring som innebär att det sker en kraftig tillväxt från bemanningsföretagen inom sektorn. Antalet utländska lastbilsförare med f-skattsedel som kör i Sverige uppges öka och det finns i dag ca 1 500.<sup>36</sup>

## 2.3 Dödsfall och olyckor

### *Dödade i trafiken*

I en rapport från dåvarande Vägtransportinspektionen konstateras att under perioden 1996–2007 omkom ca 1 150 personer i kollisioner där tunga lastbilar var inblandade. Under samma period ökade trafikarbetet med tung lastbil med ca 30 procent. Det omkommer 3–4 gånger fler personer i olyckor med tung lastbil inblandad per körd kilometer än i olyckor med personbil eller lätt lastbil. Den vanligaste olyckstypen i dödsolyckor med tunga lastbilar är att en personbil kommit över på lastbilens körbana. Vägtrafikinspektionen konstaterade även att eftersom förekomsten av tunga fordon blandad med övrig trafik är en stor riskfaktor har den ökade lastbilstrafiken inneburit ett svårbemästrat säkerhetsproblem.<sup>37</sup>

I nollvisionens anda har man kunnat se en positiv trend i Sverige som innebär att antalet dödade i trafiken har minskat t.o.m. 2010. När det gäller antalet dödade i olyckor med tung lastbil inblandad har trenden inte varit lika entydig. För 2009 och 2010 har dock antalet dödade i olyckor där tung lastbil varit inblandad minskat betydligt jämfört med åren innan. Det bör dock noteras att fr.o.m. 2010 särredovisas suicider i den officiella statistiken. I tabellen nedan avser uppgifterna för 2010 antalet dödade exklusive suicider. I de uppgifter som finns redovisade för 2010 inklusive suicider uppgår det totala antalet dödade till 287 personer varav 53 omkom i olyckor där tung lastbil var inblandad.

<sup>36</sup> Trafikutskottets uppföljningsgrupp. Möte med Sveriges Åkeriföretag och Svenska Transportarbetareförbundet 2011-12-01.

<sup>37</sup> Vägtransportinspektionen, Trafiksäkerhetsutvecklingen 1996–2007. Publikation 2008-10.

TABELL 7 DÖDADE I TRAFIKEN (2003–2011)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 <sup>38</sup>	2011 <sup>39</sup>
Dödade i trafiken	529	481	440	445	471	397	358	266	334
Dödade av tung lastbil	92	79	62	77	92	74	50	46	63
Dödade i tung lastbil	7	7	6	6	6	4	2	4	3
Dödade i olyckor med tung lastbil inblandad	99	86	68	83	98	78	52	50	66
Antal dödsolyckor	84	73	62	78	85	64	50	47	61
Antal dödade/dödsolycka	1,18	1,18	1,10	1,06	1,15	1,22	1,04	1,06	1,08

Källa: Trafikverket, e-brev 2011-04-06 och 2011-10-18.

Enligt Trafikverkets preliminära uppgifter uppgick antalet dödade i trafiken 2011 till 344 varav 66 personer omkom i olyckor med tung lastbil inblandad. Enligt preliminära uppgifter från Trafikverket bedöms ca 20 fall ha omkommit genom suicidal handling<sup>40</sup> under 2011. Ungefär en fjärdedel av de olyckor som sker genom medveten handling inträffar mot tung lastbil.<sup>41</sup>

Det är inte bara i Sverige som antalet lastbilsolyckor med dödlig utgång har minskat fram till 2010. Enligt uppgift från den polska motsvarigheten till Rikspolisstyrelsen har personer som dödades i olyckor med lastbil inblandad minskat från 564 personer år 2000 till 292 år 2010.<sup>42</sup>

#### *Arbetsolyckor och dödsfall inom åkeribranschen*

Arbetsmiljöverket tar årligen fram uppgifter om antalet arbetsskador och arbetssjukdom för lastbils- och långtradarförare som anmälts till verket. När det gäller den verkliga utvecklingen av arbetsolyckor framhåller Arbetsmiljöverket att det finns ett stort mörkertal och att det därför inte går att veta mer exakt hur det ser ut.<sup>43</sup>

<sup>38</sup> I den officiella statistiken särredovisas självmord fr.o.m. 2010.

<sup>39</sup> Uppgifterna för 2011 är preliminära data.

<sup>40</sup> En suicidal handling kan bestå i att en fordonsförare begår självmord genom att t.ex. köra över sitt fordon på mötande trafiks körbana för att kollidera med ett tungt fordon.

<sup>41</sup> Trafikverket, e-brev 2011-04-06, 2011-10-18 och 2012-01-26.

<sup>42</sup> National Police Headquarters, Road Traffic Bureau Poland, e-brev 2011-12-13.

<sup>43</sup> Arbetsmiljöverket, telefonsamtal med arbetsmiljöinspektör Mikael Roos 2011-06-20.

TABELL 8 ANTAL ARBETSSKADOR OCH ARBETSSJUKDOMAR ANMÄLDA TILL ARBETSMILJÖVERKET FÖR LASTBILS- OCH LÅNGTRADARFÖRARE 2006–2010

	2006	2007	2008	2009	2010
Arbetsolyckor	1 011	1 024	997	986	1 082
Arbetsjukdom	140	120	113	114	91
Total	1 151	1 144	1 110	1 100	1 173

Källa: Arbetsmiljöverket, [www.av.se/statistik/statistikdatabas](http://www.av.se/statistik/statistikdatabas).

Enligt Arbetsmiljöverkets statistik anmäldes under perioden 2008–2010 totalt 16 dödsolyckor bland förvärvsarbetande, anställda och egenföretagare där orsaken uppgavs vara förlorad kontroll över lastbil. Arbetsmiljöverket uppmärksammade i juni 2011 åkeribranschen som en riskabel bransch som behöver bli säkrare. Verket pekar på att det enligt SCB:s yrkesregister fanns ca 55 000 långtradarförare 2009 och att det bland dessa rapporterades in drygt 2 000 arbetsolyckor som lett till sjukfrånvaro under åren 2009–2010. Under samma period omkom 15 lastbilsförare, varav tre inte var hemmahörande i Sverige. Dödsfallen orsakades bl.a. av att förarna krossades av gods, klämdes mellan containrar eller föll från flak. Arbetsmiljöverket har efterlyst rimliga körtider för att kunna leverera på ett trafiksäkert sätt samt att terminaler och varumottagningar ska vara säkra under alla tider på året. Verket pekar på att arbetssituationen är pressad för de mindre åkerierna och planerar mot bakgrund av detta att genomföra inspektionsbesök hos ca 600 åkeriföretag i Syd- och Mellansverige under perioden 2011–2012.<sup>44</sup> Fram till årsskiftet 2011/12 har Arbetsmiljöverket genomfört ca 800 inspektioner och uppföljningsbesök, och dessa har omfattat knappt 500 av de företag som man enligt planen kommer att besöka.<sup>45</sup>

## 2.4 Miljö

Koldioxidutsläppen från vägtransportsektorn har ökat under flera decennier. Under 1980 stod de tunga lastbilstransporterna för ca 20 procent av de totala koldioxidutsläppen från vägsektorn medan motsvarande andel för 2010 uppgick till ca 22 procent.

<sup>44</sup> Webbplatsen [www.av.se](http://www.av.se) och samtal med Arbetsmiljöverket 2011-06-20.

<sup>45</sup> Arbetsmiljöverket, telefonsamtal 2011-12-20.

TABELL 9 KOLDIOXIDUTSLÄPP FRÅN VÄGTRANSPORTSEKTORN I SVERIGE (MILJONER TON)

	Personbil	Lätt lastbil	Buss	Tung lastbil	Motorcykel och moped	Totalt
1980	10,84	0,61	0,56	3,02	0,04	15,07
1990	12,42	1,07	0,64	3,11	0,06	17,31
2000	12,42	1,23	0,65	3,59	0,08	17,97
2010	12,19	1,95	0,51	4,23	0,12	19,00

Källa: Trafikverket. Ökade utsläpp från vägtrafiken trots rekordartad energieffektivisering av nya bilar. Pm 2011-03-29.

Enligt Trafikverket berodde de ökade koldioxidutsläppen från vägtrafiken som kan ses mellan 2009 och 2010 på en förbättrad ekonomi som resulterade i ökad trafik. Under 2010 ökade lastbilstrafiken med knappt 3 procent medan personbilstrafiken ökade med drygt 1 procent. Den ökade trafiken under året bidrog till att utsläppen av koldioxid ökade med 350 000 ton. Ökningen låg till största delen på tunga lastbilar medan utsläppen från personbilar var i stort sett oförändrade.

När det gäller utvecklingen av energieffektiviseringar pekar Trafikverket på att det inte finns samma detaljerade statistik för tunga lastbilar som det gör för personbilar och lätta lastbilar. Enligt Trafikverket finns det fortfarande en betydelsefull potential att göra, och köra, tunga fordon effektivare. Utöver utveckling av drivlina finns stor potential i förbättringar av såväl lastbil som släp vad gäller aerodynamik, däck och lastförmåga i förhållande till egenvikt. Enligt Trafikverket behöver också tillväxten i godstransporter på väg dämpas, genom förbättrad logistik och överflyttning till järnväg och sjöfart för att klimatmålet ska nås.<sup>46</sup>

Utifrån uppgifter som Trafikanalys har redovisat kan det samtidigt noteras att det under de senaste åren har skett en minskning av antalet tomma transporter och antalet körda kilometer med tomtransport för den tunga lastbilstrafiken i Sverige.<sup>47</sup>

<sup>46</sup> Trafikverket. Ökade utsläpp från vägtrafiken trots rekordartad energieffektivisering av nya bilar. Pm 2011-02-18.

<sup>47</sup> Trafikanalys, e-brev 2011-10-10.

## 3 Statens tillsyn och kontroll av yrkesmässiga godstransporter på väg samt branschens egna åtgärder

I detta kapitel beskrivs de myndigheter som kontrollerar och utövar tillsyn över den yrkesmässiga godstrafiken på väg och att dessa i sin verksamhet följer de regelverk som finns för kör- och vilotider, cabotage, lastsäkring, överlast och hastigheter. I kapitlet beskrivs även samverkan mellan svenska myndigheter samt samverkan mellan svensk polis och polisen i andra länder när det gäller kontroller av tunga godstransporter på väg. I kapitlet beskrivs också åkeribranschens egna åtgärder för att främja en god regelefterlevnad.

I bilaga 5 finns en sammanfattning som beskriver hur Danmark, Finland, Polen och Tyskland organiserar tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg.

### 3.1 Myndigheter

#### 3.1.1 Transportstyrelsen – en avgiftsfinansierad tillsynsmyndighet

Transportstyrelsen är en förhållandevis ny myndighet som inrättades den 1 januari 2009 och sorterar under Näringsdepartementet.<sup>48</sup> Transportstyrelsen finns på 15 orter i landet och har sitt huvudkontor i Norrköping. Totalt arbetar ca 1 600 personer vid myndigheten. Transportstyrelsens huvudsakliga verksamhet består i myndighetsutövning. Detta innefattar att hantera regelgivning, tillsyn, tillstånd och registerhållning inom transportområdet. Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.<sup>49</sup> I Transportstyrelsens regleringsbrev anges att myndigheten särskilt ska fokusera på att utveckla en väl fungerande marknadstillsyn för att därigenom bidra till en effektiv konkurrens på marknaderna inom sitt tillsynsområde.<sup>50</sup>

Transportstyrelsen har tagit över verksamheter som tidigare hanterades av andra myndigheter, bl.a. dåvarande Vägverket. Den 1 januari 2009 övertog myndigheten Tullverkets handläggning av tillstånd till internationella godstransporter. Från och med den 1 januari 2010 har Transportstyrelsen tagit över ansvaret för tillståndsgivning för och tillsyn av yrkestrafiken på väg från

<sup>48</sup> Prop. 2008/09:31, bet. 2008/09:TU3.

<sup>49</sup> Förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

<sup>50</sup> Näringsdepartementet. Regleringsbrev för budgetåret 2011 avseende Transportstyrelsen inom tiftsområde 22 Kommunikationer. Regeringsbeslut III 15.

länsstyrelserna.<sup>51</sup> Till de uppgifter som överfördes från länsstyrelserna till Transportstyrelsen hör bl.a. att

- handlägga tillstånd till yrkesmässig trafik, bl.a. godstrafik
- säkerställa att det finns en eller flera trafikansvariga i varje företag
- utöva kontinuerlig tillsyn
- genomföra femårskontroller
- handlägga anmälningar om fordon
- handlägga gemenskapstillstånd (gods- och persontransporter)
- handlägga ansökan om certifikat för transport för egen räkning
- handlägga förartillstånd (medborgare i tredjeland)
- kontrollera förartillstånd
- handlägga överlastavgifter.

En målsättning som har angetts för att överföra dessa uppgifter till Transportstyrelsen är att öka rättssäkerheten och likabehandlingen genom att *en* myndighet i stället för 21 hanterar frågorna.<sup>52</sup>

Regeringen fattade den 3 december 2010 beslut om att Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2011 är behörig kontrollmyndighet i att genomföra företagskontroller av kör- och vilotidsregler.<sup>53</sup> Detta innebar att polisens tidigare ansvar för detta överfördes till Transportstyrelsen. I och med överföringen av företagskontroller av kör- och vilotider har dessa blivit avgiftsfinansierade. I praktiken innebär detta att alla som äger ett fordon, som någon gång under året kan komma att användas för transporter som omfattas av kör- och vilotidsförordningen, ska betala en årlig tillsynsavgift om 500 kronor per fordon. Se vidare om företagskontroller i avsnitt 4.5.1.

Transportstyrelsens verksamhet finansieras via skatter och avgifter. Verksamhet som avser regelgivning ska skattefinansieras medan verksamhet som avser tillstånd eller annan ärendehantering, tillsyn och registerhållning ska finansieras med avgifter. Alla som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska betala en årlig tillsynsavgift på 1 200 kronor för detta. Transportstyrelsen är bemyndigad att sätta avgiftsnivåerna. De avgifter som beslutas för Transportstyrelsens tjänster och produkter ska sättas enligt principen kostnadstäckning och beräknas därmed på den kostnad som är kopplad till respektive ärende. Avgifter som Transportstyrelsen tar in går till statskassan. Det innebär att Transportstyrelsen inte får disponera intäkterna från avgifterna utan att myndigheten i stället tilldelas anslag. Enligt budgetpropositionen för 2012 fördelas 991 509 000 kronor för offentligrättslig verksamhet i Transportstyrelsen till trafikslag väg. Av dessa kostnader är 113 567 000 kronor fördelade till tillsyn, 174 151 000 kronor till tillstånd och 703 791 000 kronor till registerhållning. I budgetpropositionen för 2012 anges att det inom transportområ-

<sup>51</sup> För att få bedriva yrkesmässig trafik på väg krävs tillstånd. I Sverige kan tillstånd utfärdas av Transportstyrelsen efter prövning och att en representant från företaget har genomgått ett skriftligt prov.

<sup>52</sup> Den tillsynsverksamhet som utövades av de 21 länsstyrelserna syftade till att skapa förutsättningar för lika konkurrens genom varning eller återkallelse av trafikillstånd.

<sup>53</sup> SFS 2010:1620.

det finns direktiv som inte kommer att vara genomförda i tid och att det även finns risk för att direktiv inte kommer att bli genomförda i tid i framtiden. Vidare anges att detta kan leda till vitesförelägganden från kommissionen och att ändamålet för Transportstyrelsens anslag därför föreslås utökas till att även omfatta böter till följd av försenad implementering av EU-direktiv.<sup>54</sup>

När det gäller yrkestrafiken på väg ska Transportstyrelsen i enlighet med yrkestrafiklagen utöva tillsyn över att alla som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Transportstyrelsen ska också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att yrkesmässig trafik bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.<sup>55</sup> Transportstyrelsen kontrollerar att kravet på ekonomiska resurser är uppfyllt och att de som har tillstånd till yrkesmässig trafik fortfarande kan anses vara lämpliga. Transportstyrelsen anger på sin webbplats att syftet med tillsynen är att se till att ingen får konkurrensfördelar genom att bryta mot de regler som gäller för yrkestrafiken. Samma villkor ska råda för alla företag som bedriver yrkesmässig trafik. Transportstyrelsen ska också verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls.<sup>56</sup>

När det gäller Transportstyrelsens bemanning för företagskontrollerna har det under 2011 funnits 2 handläggare vid kontoret i Borlänge med uppgiften att göra urval av företag som ska kontrolleras. Vid kontoret i Umeå har det funnits 7 handläggare med uppgiften att genomföra företagskontrollerna. Enligt Transportstyrelsen var intentionen att det skulle ha rekryterats ytterligare 20 personer som skulle ha arbetat med företagskontroller. Denna rekrytering har dock inte inletts under 2011 då man inom Transportstyrelsen fortfarande håller på med systemuppbyggnad och därför inte hunnit påbörja mer än ett fåtal företagskontroller på manuell basis.<sup>57</sup>

### 3.1.2 Polisen

Polisen är en myndighet under justitiedepartementet som består av Rikspolisstyrelsen (RPS), 21 polismyndigheter på länsnivå och Statens kriminaltekniska laboratorium (SKL). Under de senaste åren har polisen fått ökade anslag. Det totala anslagen till polisen har ökat från ca 16,7 miljarder kronor 2007 till ca 19,6 miljarder kronor för 2011. Totalt finns ca 28 000 anställda inom polisen. Polisen är i dag den enda av statens myndigheter som är en s.k. myndighetskoncern. Under de senaste 15 åren har övriga svenska myndighetskoncerner, däribland Åklagarmyndigheten och Kriminalvården, omvandlats till s.k. enmyndigheter.

Styrningen av polisen sker bl.a. genom regleringsbrev med uppdrag och återrapporteringskrav som riktas till Rikspolisstyrelsen som inom ramen för tilldelat anslag beslutar om fördelningen av medel till polismyndigheterna.

<sup>54</sup> Prop. 2011/12:1 Budgetpropositionen för 2012, utg.omr. 22 Kommunikationer.

<sup>55</sup> 17 § yrkestrafiklagen (1998:490).

<sup>56</sup> Webbplatsen [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se), 2011-05-18.

<sup>57</sup> Transportstyrelsen Borlänge, möte 2011-08-23.

Den s.k. resultatdialogen för polisens verksamhet sker mellan Justitiedepartementet och Rikspolisstyrelsen och det är också Rikspolisstyrelsen som lämnar en årsredovisning för hela polisens verksamhet till regeringen.

Ungefär 500 poliser arbetar med trafik i Sverige. Enligt uppgifter från Rikspolisstyrelsen arbetade totalt 142 av dessa poliser med tung yrkesmässig trafik den 1 januari 2012. Till detta kommer även 63 bilinspektörer. Medelåldern uppgick i januari 2012 till 54 år bland de poliser och bilinspektörer som arbetar med tung yrkesmässig trafik. Antalet poliser och bilinspektörer har minskat och fortsätter att minska inom de närmaste åren. Enligt de beräkningar som Rikspolisstyrelsen gjort utifrån en naturlig avgång som beror på åldersstrukturen, kommer antalet poliser med inriktning på tung yrkesmässig trafik att ha minskat till 120 år 2014 och till 102 år 2016. Antalet bilinspektörer kommer samtidigt att ha minskat till 55 år 2014 och till 50 år 2016. Enligt Rikspolisstyrelsen finns skillnader mellan länen, och det finns för närvarande bl.a. ett län i norra Sverige med en resurs som består av en polis och en bilinspektör som arbetar med kontroll av yrkestrafik. Det finns även några andra län som inte har särskilt mycket större resurser.<sup>58</sup> Enligt Rikspolisstyrelsen är det för närvarande svårt att nyrekrytera poliser med särskild inriktning på tung yrkesmässig trafik. Enligt Rikspolisstyrelsen är specialistutbildningarna både tids- och kostnadskrävande för polismyndigheterna samtidigt som utbildningsplatserna är förhållandevis få.<sup>59</sup>

Rikspolisstyrelsen tog 2006 i samverkan med landets länspolismyndigheter fram en nationell strategi för polisens arbete med trafiksäkerhet i vägtrafik och terräng, som beskriver hur trafiksäkerhetsarbetet ska bedrivas.<sup>60</sup> I strategin anges att Rikspolisstyrelsen ansvarar för den strategiska ledningen av polisens trafiksäkerhetsarbete. Det innebär att

- göra analyser
- utarbeta strategier
- skapa förutsättningar för ett samlat agerande
- utveckla tekniska hjälpmedel
- utvärdera effekter och resultat.

Vidare anges att Rikspolisstyrelsen också ansvarar för samordningen av den nationella operativa styrningen genom verksamhetsförutsättningar, handlingsplaner och gemensamma insatser. I polisens nationella strategi för trafiksäkerhetsarbete uttrycks som strategisk inriktning att den ska leda till att

---

<sup>58</sup> I den nationella trafiksäkerhetsstrategin anges att för att få effektivitet i trafiksäkerhetsarbetet och hantera den omfattning av kontroller och rapportmängder som krävs, ska alla poliser i yttre uniformerad tjänst delta. För vissa särskilda åtaganden krävs specialistkompetens som ska finnas att tillgå i samtliga polismyndigheter, som egen resurs eller i samarbete med andra polismyndigheter.

<sup>59</sup> Rikspolisstyrelsen, e-brev 2012-01-25.

<sup>60</sup> Rikspolisstyrelsen, Polisens arbete med trafiksäkerhet i vägtrafik och terräng, Nationell strategi, 2006.



- vidga polisens insatser på trafikområdet från trafikövervakning till trafiksäkerhetsarbete
- polismyndigheternas ambitionsnivå när det gäller trafiksäkerhetsarbetet ska vara likvärdig i hela landet och att de ska arbeta mer enhetligt; lokala variationer ska dock tillåtas
- polisens insatser på trafikområdet ska vara en del av polisens brottsbekämpning i övrigt.

Rikspolisstyrelsen har under 2011 arbetat med att ta fram en ny trafiksäkerhetsstrategi som fått namnet Polisens trafiksäkerhetsstrategi och arbete mot kriminella på vägnätet. Strategin visar i många delar likheter med den föregående strategin som togs fram 2006. I strategin anges att målet för polisens arbete i trafikmiljön är att bidra till en minskning av antalet dödade och skadade samt att skapa trygghet för trafikanterna. Som huvuduppgift för polisens trafiksäkerhetsarbete anges att övervaka, kontrollera och rapportera trafikbrott. Vidare sägs att kriminella personer oftast står utanför samhällets normer, vilket även medför bristande efterlevnad av trafikregler. Ingripande mot trafikbrott innebär därför större möjlighet att även upptäcka annan kriminalitet. En inriktning är också att polisen ska bedriva ett trafiksäkerhetsarbete som är rättssäkert och enhetligt i hela landet. Vidare pekas samverkan ut som en viktig faktor för att nå de nya svenska etappmålen om trafiksäkerhet.<sup>61</sup>

Rikspolischefen ansvarar ytterst för polisens verksamhet och resultat och beslutar om strategiska frågor medan Rikspolisstyrelsens polisavdelning, enheten för brottsförebyggande arbete, leder det strategiska trafiksäkerhetsarbetet på ett nationellt plan. Rikspolisstyrelsens huvudkontor ansvarar för utvärdering av verksamhetens resultat. Rikspolisstyrelsen har förutsatt att landets polismyndigheter arbetar i enlighet med strategin, även om den inte är tvingande.<sup>62</sup>

Rikspolisstyrelsen har vissa befogenheter över länspolismyndigheterna samtidigt som länspolismyndigheterna formellt sett är fristående myndigheter under regeringen. Enligt sin instruktion är Rikspolisstyrelsen central förvaltningsmyndighet för polisväsendet och ska verka för planmässighet, samordning och rationalisering inom polisväsendet.<sup>63</sup> Rikspolisstyrelsens uppgifter innefattar att utveckla och precisera mål och riktlinjer som riksdagen och regeringen har beslutat för polisens verksamhet och förmedla dessa i polisorganisationen. Polismyndigheternas ändamål och uppgifter regleras i polislagen och polisförordningen.<sup>64</sup>

Hos polismyndigheterna har länspolismästaren det yttersta ansvaret för polismyndighetens verksamhet och resultat samt ansvar för beslut i strategiska frågor på myndighetsnivå. Alla poliser i yttre tjänst ansvarar för att genomföra trafiksäkerhetsarbetet när det gäller de prioriterade områdena enligt gällan-

<sup>61</sup> Rikspolisstyrelsen, dnr POA-325-4941/10.

<sup>62</sup> Dnr POL-325-2738/05.

<sup>63</sup> Förordningen (1989:773) med instruktion för Rikspolisstyrelsen.

<sup>64</sup> Polislagen (1984:387) och polisförordningen (1998:1558).

de handlingsplan medan personal med specialkompetens inom trafikområdet ansvarar för att genomföra särskilda åtaganden i trafiksäkerhetsarbetet. Polismyndigheterna har ansvar för uppföljning och återrapportering av de mål och åtaganden som omfattas av den nationella handlingsplanen. Uppföljning av statistikinformation redovisas månadsvis av Rikspolisstyrelsens huvudkontor som även gör utvärderingar av det arbete som utförts och återrapporterats från polismyndigheterna.

Polisorganisationen har nyligen utretts av en kommitté<sup>65</sup> som gett Statskontoret i uppdrag analysera riksdagens och regeringens styrning och ledning av polisens verksamhet. I Statskontorets bedömningar konstateras bl.a. att för att Rikspolisstyrelsen ska kunna omsätta regeringens prioriteringar i hela polisorganisationen behöver regeringen säkerställa att Rikspolisstyrelsen har tillräckliga befogenheter att styra verksamheten på ett effektivt och rättssäkert sätt. Statskontoret konstaterar vidare att utformningen av den nuvarande organisationen är ett tydligt hinder i detta avseende och att Rikspolisstyrelsen i dag i allt för många fall tvingas förhandla fram samverkanslösningar med polismyndigheterna.<sup>66</sup>

Under 2011 har Rikspolisstyrelsen genomfört ett arbete med att uppdatera den nationella handlingsplanen för polisens arbete med trafiksäkerhet i vägtrafik. Den föregående handlingsplanen gavs ut 2007.<sup>67</sup> Handlingsplanen är en precisering av den nationella strategin för polisens arbete med trafiksäkerhet i vägtrafik och terräng och ska enligt intentionen vara ett verktyg för polisen att på ett samordnat sätt utföra verksamhet inom trafiksäkerhetsområdet.

Inom länspolismyndigheterna finns en särskild grupp, den s.k. Trafikpolischefernas samorganisation, som tidigare arbetade för att åstadkomma samsyn och likformighet inom den svenska trafikövervakningen. Gruppen brukade träffas två gånger per år, och vid dessa möten medverkade även Rikspolisstyrelsen och dåvarande Vägverket. Vid mötena diskuterades bl.a. tolkning av lagstiftningen i syfte att så långt möjligt få en likriktad svensk trafikövervakning. Samorganisationen är vilande sedan 2009. Det gemensamma forum som finns i dag för ökad samsyn mellan länspolismyndigheternas trafikpolisverksamhet är den s.k. MUR-gruppen som består av poliser och bilinspektörer. Gruppen arbetar för ökad samsyn och driver frågor som uppstår i trafikpolisens dagliga arbete.<sup>68</sup>

Under uppföljningen har man från bl.a. trafikpolisen i Stockholms län pekat på att det finns ett generellt problem inom polisen som består i att det

---

<sup>65</sup> Polisorganisationskommittén (Ju 2010:09).

<sup>66</sup> Statskontoret, Riksdagens och regeringens styrning av polisen, 2011:20.

<sup>67</sup> Som en precisering av den långsiktiga ambition som finns beskriven i den nationella strategin fastställde Rikspolisstyrelsen i april 2007 en nationell handlingsplan för polisens arbete med trafiksäkerhet i vägtrafik och terräng (dnr POA 325-404/07). Någon ny motsvarande nationell handlingsplan har inte tagits fram efter 2007. Från 2008 utgörs polismyndigheternas planeringsdokument för trafiksäkerhet av polisens planeringsförutsättningar. Enligt uppgift pågår ett arbete inom Rikspolisstyrelsen med att under 2011 ta fram en ny nationell strategi.

<sup>68</sup> Rikspolisstyrelsen, e-brev 2011-11-01.

saknas gemensam styrning i förhållande till de 21 länspolismyndigheterna. Från trafikpolisens sida menar man att det behövs en gemensam strategi i Sverige för hur man ska arbeta vidare framöver med yrkestrafiken och att strategin bör vara inriktad på att det är effekter och inte prestationer eller metoder som mäts. Enligt trafikpolisen i Stockholm behövs det utöver den nya trafiksäkerhetsstrategi som tagits fram under 2011 även en särskild strategi som brutits ned specifikt för yrkestrafiken och tillsynen av den. Vid trafikpolisen menar man att detta också kan medverka till att synliggöra trafikpolisernas arbete och att detta i sin tur kan innebära att de nuvarande trafikresurserna hos polisen i högre grad än i dag kan allokteras för tillsyn av trafik och yrkestrafik.<sup>69</sup>

### 3.1.3 Åklagarmyndigheten

Åklagarmyndigheten är en myndighet under Justitiedepartementet som har totalt ca 1 400 medarbetare. Myndigheten består av riksåklagarens kansli, 39 åklagarkammare samt tre utvecklingscentrum. På riksåklagarens kansli finns bl.a. en rättsavdelning för rättslig tillsyn och information samt centrala funktioner för bl.a. information, ekonomi, personal och it. Där finns också fyra områdesansvariga överåklagare för styrning och samordning av den operativa åklagarverksamheten som utövas på landets åklagarkammare. För en åklagarkammare motsvarar ett geografiskt arbetsfält ungefär ett län, men i storstäderna finns flera åklagarkammare. Inom åklagarkamrarna hanteras trafikbrott som s.k. mängdbrott. Vid de flesta åklagarkamrarna finns en specialiståklagare som samordnar kammarens mängdbrottsbekämpning. Vanligtvis är det en eller flera assistentåklagare som under en tidsbegränsad period har i uppgift att hantera dessa brott. Enligt Åklagarmyndigheten har man som ny assistentåklagare på en åklagarkammare nära till tidigare erfarenheter som notarie i domstol och hantering av dessa ärenden. Inom åklagarkamrarna är det också vanligt med en beredningsorganisation som består av kanslister, som i de flesta fall inte är jurister men som har samlat stor erfarenhet av t.ex. kör- och vilotidsärenden. Dessa kanslister bereder ärendena på ett sådant sätt att en åklagare i stort sett bara ska behöva skriva på t.ex. en stämningsansökan.

De tre utvecklingscentrumen har till uppgift att bedriva metod- och rättsutveckling inom olika brottsområden samt rättslig uppföljning och tillsyn. Utvecklingscentrumen svarar för den samlade kunskapen inom sina ansvarsområden. Utvecklingscentrum i Malmö har funnits i cirka fem år och ansvarar bl.a. för en stor del av specialstraffrätten, däribland trafikbrott, samt samverkan med andra åklagarkammare i dessa frågor.<sup>70</sup> Den rättsliga tillsyn som bedrivs inom utvecklingscentrumen sker genom överprövningar av åklagarbeslut, då oftast på initiativ utifrån samt genom tematiska tillsynsprojekt. Genom tillsynen får utvecklingscentrumen kunskap om bl.a. ärendehantering och rättstillämpningen på åklagarkamrarna. Som exempel anger Utveck-

<sup>69</sup> Trafikpolisen i Stockholms län, möte 2011-03-11.

<sup>70</sup> Åklagarkammaren i Göteborg, möte 2011-06-09.

lingscentrum i Malmö att en tillsyn av åklagarnas hantering av olaga yrkesmässig trafik kan resultera i att det upptäcks något som bör ändras i åklagarnas hantering av ärendena.<sup>71</sup>

Enligt Utvecklingscentrum Malmö har det under senare år inte gjorts någon tillsyn när det gäller yrkesmässig trafik. För närvarande pågår dock två förändringar inom Åklagarmyndigheten som kan komma att påverka arbetet med dels hanteringen av ärenden som gäller olika brott begångna i yrkesmässig trafik, dels tillsynen av åklagarverksamheten. Enligt Utvecklingscentrum i Malmö kommer ärendehanteringen att förändras i fråga om hanteringen av s.k. mängdbrott, och det finns även förslag om att alla rena bötesbrott ska handläggas vid några få åklagarkammare. Utvecklingscentrum Malmö menar att om det blir så kommer kompetensen att höjas genom denna specialisering. Detta gäller t.ex. brott mot reglerna om kör- och vilotider. Även övriga mängdbrott kommer enligt ett utarbetat förslag att på de olika kamrarna koncentreras till mängdbrottsteam. Detta gäller t.ex. olaga yrkesmässig trafik.

När det gäller tillsynen kommer utvecklingscentrumens verksamhet i högre grad att inriktas på tematisk tillsyn. Riksåklagaren har fattat ett inriktningsbeslut om detta. Inför varje verksamhetsår ska utvecklingscentrumen ta fram en tillsynsplan. Vilka projekt som kommer att genomföras under 2012 fastställs i början av 2012. Ett av de projekt som Utvecklingscentrum i Malmö planerar att genomföra gäller brott begångna i yrkesmässig trafik. Enligt Utvecklingscentrums planering kommer arbetet med projektet att inledas i februari 2012 och avslutas med att en tillsynsrapport redovisas den 1 september 2012.<sup>72</sup> Se vidare avsnitt 4.4.9.

#### *Förändrad organisation för mängdbrottshantering inom Åklagarmyndigheten*

I juni 2011 fattade Riksåklagaren ett beslut som innebär att en försöksverksamhet ska inledas från den 1 maj 2012 där e-mål, dvs. ärenden där straffskalan endast innefattar böter, efterhand börjar hanteras mer centraliserat. Förändringen ska ske inom den befintliga kammarorganisationen, och de åklagarkamrar som har valts ut för att hantera ärendena är Karlskrona och Östersund. Ambitionen är en stegvis förändring som planeras vara genomförd i november 2012 genom en övergång av de största åklagarkamrarnas ärenden. Den nya hanteringen kommer att innebära att åklagarkamrarna i Karlskrona och Östersund ska utfärda strafföreläggande och åtala. Om det skulle bli aktuellt med huvudförhandling kommer ärendet att gå till den lokala kammaren för huvudförhandlingen. Förändringen syftar främst till att åstadkomma en mer enhetlig ärendehantering och få en snabbare ärendegenomströmning. Enligt riksåklagarens beslut ska försöksverksamheten utvärderas tidigast efter ett år och ett slutligt beslut om organisationen av mängdbrottshanteringen beräknas kunna fattas senast i slutet av 2013. Riksåklagaren har även uppdra-

<sup>71</sup> Åklagarmyndigheten, Utvecklingscentrum i Malmö, möte 2011-05-18.

<sup>72</sup> Åklagarmyndigheten, Utvecklingscentrum i Malmö, samtal 2012-01-10 och e-brev 2012-01-31.

git åt cheferna för de allmänna kamrarna i län med fler än en kammare att senast den 1 november 2012 redovisa vilka fortsatta konkreta åtgärder som genomförts inom länet för att öka samarbetet mellan kamrarna och med polisen i fråga om mängdbrotts hanteringen samt effekterna av dessa.<sup>73</sup>

Med anledning av försöksverksamheten utlyste Åklagarmyndigheten i januari 2012 två tjänster som allmänspecialist med särskild inriktning mot trafikärenden där en tjänst vardera ska placeras vid åklagarkamrarna i Karlskrona och Östersund. I utlysningarna anges att Åklagarmyndigheten söker personer som har arbetat några år efter att ha utnämnts till kammaråklagare och att de inom ramen för den särskilda inriktningen kommer att ansvara för en effektiv samverkan med landets polismyndigheter och för uppbyggnad av en nationell expertkompetens på brottsområdet.<sup>74</sup>

### 3.1.4 Arbetsmiljöverket

Arbetsmiljöverket är en myndighet under Arbetsmarknadsdepartementet som bildades 2001 genom att Yrkesinspektionen och Arbetarskyddsstyrelsen slogs samman till en myndighet. Arbetsmiljöverket har i uppdrag att se till att arbetsmiljö- och arbetstidslagstiftningar följs. Arbetsmiljölagen är en ramlag och mer detaljerade bestämmelser finns i de föreskrifter, som Arbetsmiljöverket utfärdar och som också är juridiskt bindande. Från och med den 1 januari 2011 har ansvaret för tillsynen av vägarbetstidslagen<sup>75</sup> överförts från Arbetsmiljöverket till Transportstyrelsen.

Myndighetens mål är att minska riskerna för ohälsa och olycksfall i arbetslivet och att förbättra arbetsmiljön ur ett helhetsperspektiv, dvs. både från fysisk, psykisk, social och arbetsorganisatorisk synpunkt. Arbetsmiljöverket ansvarar också för statistik om arbetsmiljö och arbetsskador i Sverige.

## 3.2 Samverkan mellan myndigheter

### *Transportstyrelsens samverkan med andra myndigheter*

Innan Transportstyrelsen övertog ansvaret för tillståndsgivningen från länsstyrelserna ansvarade och ordnade respektive länsstyrelse länsvisa samverkansträffar. Vägverket hade enligt verkets instruktion ansvaret för Vägverkets rådgivande delegation för yrkestrafik. I delegationen skulle det ingå företrädare för Rikspolisstyrelsen, Riksskatteverket och länsstyrelserna samt att det fanns en möjlighet att bjuda in även andra myndigheter och branschorganisationer att delta. Därutöver fanns en årlig yrkestrafikkonferens anordnad av Vägverket där bl.a. representanter på ledningsnivå från polisen och Åklagarmyndigheten deltog och där frågor som diskuterades var av mer principiell

<sup>73</sup> Åklagarmyndigheten, verksledningens stab, dnr ÅM-A 2011/1436.

<sup>74</sup> Webbplatsen [www.aklagare.se](http://www.aklagare.se), 2012-01-18.

<sup>75</sup> Lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

karaktär. Enligt Transportstyrelsen fanns det inte någon egentlig koppling mellan Vägverkets rådgivande delegation och Yrkestrafikkonferensen.

Enligt Transportstyrelsen kunde det tidigare, under dåvarande Vägverkets tid, finnas stora skillnader i utbytet och samarbetet mellan den centrala myndigheten Vägverket och myndigheterna i länen. Detta gällde såväl länsstyrelserna som polisen. Vägverkets uppdrag skilde sig också mot det som Transportstyrelsen har. Vägverket arbetade ofta med att ge stöd och diskutera bl.a. praxisfrågor och rutiner. Enligt Transportstyrelsen gavs det då myndigheten inrättades ett tydligt uppdrag att utöva tillsyn och att särskilt fokusera på att utveckla en väl fungerande marknadstillsyn för att därigenom bidra till en effektiv konkurrens på marknaden inom myndighetens tillsynsområde.

När det gäller företagskontrollerna har ett samarbete funnits med Rikspolisstyrelsen både före, under och efter övertagandet. Ett samarbete har också etablerats mellan Transportstyrelsen och Polishögskolan när det gäller utbildning av Transportstyrelsens nyrekryterade personal.

Det har också tillsatts en arbetsgrupp med representanter från Transportstyrelsen, polisen, Skatteverket och Ekobrottsmyndigheten.

Enligt Transportstyrelsen sker samverkan även med myndigheter på regional nivå. I exempelvis Umeå har man haft samverkansprojekt med Skatteverket och Arbetsmiljöverket där man har diskuterat informationsutbyte och användningen av andra myndigheters tillsynsrapporter som input.<sup>76</sup>

I ett regeringsuppdrag till dåvarande Vägverket m.fl. att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. uppmärksammades att kunskapen om kontrollverksamhetens effekter på trafiksäkerhet, miljö och konkurrens m.m. är förhållandevis låg jämfört med andra insatser inom transportnäringen. Utifrån det konstaterade behovet att få information om hur kontrollsystemet fungerar efterlystes att Transportstyrelsen i samverkan med polisen regelbundet genomför statistiska mätningar av hur reglerna följs.<sup>77</sup> I uppföljningen har det framkommit att Transportstyrelsen och polisen hittills inte har genomfört några gemensamma mätningar när det gäller utvecklingen av hur reglerna följs.

#### *Samverkan och samarbete mellan åklagare och polis*

Under uppföljningen har de polis- och åklagarmyndigheter som intervjuats gett delvis olika bilder om hur samverkan och utbyte fungerar. Från polismyndigheterna har det återkommande uttryckts en i vissa delar ganska skeptisk syn på dels hur samverkan fungerar med åklagarmyndigheten, dels hur åklagarmyndigheten hanterar ärenden som rör tunga godstransporter då de tillhör den s.k. speciallagstiftningen. Det bör dock noteras att det också har framkommit mer positiva beskrivningar från polisen om samverkan med Åklagarmyndigheten. Även från åklagarmyndigheterna har det getts olika bilder av hur man uppfattar att samverkan med polisen fungerar.

<sup>76</sup> Transportstyrelsen Borlänge, möte 2011-08-23.

<sup>77</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Rapport maj 2008.

Enligt Åklagarkammaren i Norrort finns ett etablerat samarbete mellan åklagarkammaren och polisen baserat på goda personliga kontakter mellan åklagare och poliser som är verksamma inom respektive myndighet. Det finns däremot inte något mer institutionaliserat samarbete. Här skulle åklagarna gärna önska att det kunde etableras något årligt gemensamt utbyte där t.ex. yngre åklagare träffar polisen och Transportstyrelsen.<sup>78</sup> Man uppfattar kontakterna med polisen som mycket goda och man värdesätter att det inom polisen finns hög kompetens i frågor som rör trafik.

Från trafikpolisen i Stockholms län har man i uppföljningen pekat på att det inte finns något samarbete med Åklagarmyndigheten samtidigt som man menar att detta borde finnas.

Vid uppföljningen har trafikpolisen i Norrbotten pekat på att man är nöjd med samarbetet med åklagarmyndigheten i Luleå och tycker att det fungerar bra.<sup>79</sup>

#### *Samverkan mellan myndigheter på regional nivå – Västra Götaland*

I Göteborg genomförs sedan mer än tio år olika former av samordnade kontrollinsatser där trafikpolisen, Tullen, Kustbevakningen, Arbetsmiljöverket, Skatteverket, Försäkringskassan, Kronofogdemyndigheten, Transportstyrelsen (tidigare Sjöfartsinspektionen) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (tidigare Räddningsverket) deltar. Från början utgick samarbetet kring kontrollerna från den gemensamma plattformen Samtill.<sup>80</sup> Enligt trafikpolisen innebär samarbetet stora fördelar genom att myndigheterna får större samsyn genom att arbeta tillsammans vid t.ex. hamnkontroller. Det är alltid polisen som ansvarar för de gemensamma kontrollerna. Försäkringskassan och Skatteverket inhämtar uppgifter för vidare kontroll, och ibland har de direktkontakt med personal inne på respektive myndighet. Kronofogdemyndigheten kan på plats göra registerkontroller för att se om föraren och fordonägaren m.fl. har skulder. Arbetsmiljöverket, Kustbevakningen och Transportstyrelsen är i första hand inriktade på lasten och lastsäkring. Arbetsmiljöverket hämtar in uppgifter för att sedan göra uppföljning vid de företag där lastningen har skett samt tar hand om andra arbetsmiljörelaterade frågor. För Kustbevakningen och Transportstyrelsen är det mesta inriktat mot sjötransport medan polisen är inriktad på vägtransporten. Efter en myndighetsgemensam kontrollinsats följer respektive myndighet upp sina olika ärenden, som därefter redovisas vid ett myndighetsgemensamt möte någon månad senare.<sup>81</sup>

<sup>78</sup> Åklagarkammaren i Norrort, möte 2011-09-09.

<sup>79</sup> Polismyndigheten i Norrbottens län, möte 2011-05-25.

<sup>80</sup> Samtill (samordnad tillsyn) var en arbetsgrupp som bildades 1988 med syfte att samordna tillsynsmyndigheternas verksamheter i fråga om landtransporter av farligt gods. Det var då främst Arbetsmiljöverket, Kustbevakningen, Tullverket och Räddningsverket som deltog. Inriktningen var främst kontroller av farligt gods. Efter några år kom de andra myndigheterna med i gruppen.

<sup>81</sup> Polismyndigheten i Västra Götaland, e-brev 2011-07-11.

Det fanns tidigare en samverkansgrupp i Västra Götaland. Den försvann i samband med tillkomsten av Transportstyrelsen. I samverkansgruppen deltog personal från Åklagarmyndigheten, Arbetsmiljöverket, Skattemyndigheten, Kronofogdemyndigheten, Länsstyrelsen, Trafikpolisen, Sveriges Åkeriföretag och Svenska Taxiförbundet. Samverkansgruppen brukade ses en gång per halvår för att utbyta erfarenheter. Samverkansgruppen uppges ha medverkat till att öka förståelsen för varandras arbete och underlättade kontakterna mellan myndigheterna så att det blev lättare att hjälpa varandra.<sup>82</sup>

#### *Samverkan mellan myndigheter och branschen på regional nivå*

Trafikpolisen i Göteborg har under åren bl.a. haft samverkan med företrädare från åkeribranschen, olika transportsolor, fordonsindustrin och reporterteam m.m. som följt verksamheten för att få ökad förståelse för hur kontrollerna går till och för efterföljande arbete, t.ex. lagföring. Från polisens håll har man uppfattat gensvaret på utbytet som positivt.<sup>83</sup>

Vid polisen i Stockholm är man nöjd med det utbyte och den samverkan som sker med åkeribranschen. Enligt polisen genomförs regelbundna möten på olika nivåer med branschen. I detta har också ingått att branschen medverkat i att ge polisen utökade kunskaper kring bl.a. cabotage.<sup>84</sup>

I uppföljningen har det från polisens sida även framförts att det finns en resursproblematik som innebär att man måste göra avvägningar mellan hur mycket tid man lägger på t.ex. samverkansmöten med branschen och hur mycket tid som läggs på genomförande av kontroller. Enligt polisen kan det vara svårt att nå oseriösa åkeriföretag via samverkan med branschen. Dessa måste man i stället komma åt via kontroller.

### 3.3 Samverkan mellan länder

#### **3.3.1 Europeiskt trafikpolissamarbete**

##### *Europeiska trafikpolisnätverket Tispol*

I början av 2000-talet bildades European Traffic Police Network (Tispol). Nätverket har därefter vuxit successivt, både när det gäller antalet medlemmar och genomförda aktiviteter. De länder som ingår i Tispol är samtliga EU-medlemsstater samt Norge och Schweiz. Sverige ansökte om deltagande i Tispol 2005 och är sedan dess fullvärdig medlem i nätverket. Det svenska deltagandet i samarbetet sker genom Rikspolisstyrelsen.<sup>85</sup> Syftet med Tispol är att förbättra säkerheten, minska antalet dödade och svårt skadade männi-

<sup>82</sup> Åklagarkammaren i Göteborg, möte 2011-06-09.

<sup>83</sup> Polismyndigheten i Västra Götaland, e-brev 2011-07-11.

<sup>84</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, e-brev 2011-08-17.

<sup>85</sup> Webbplatsen <https://www.tispol.org/about/tispol-mission-statement>, webbplatsen [www.polisen.se](http://www.polisen.se) och webbplatsen [www.svenskpolis.se](http://www.svenskpolis.se).



skor samt att verka för att lag och ordning upprätthålls på de europeiska vägarna. Samarbetet är också till för att ge enskilda poliser möjlighet till vidareutbildning och erfarenhetsutbyte genom kontakt med kolleger i andra länder. Nätverket arbetar även med att organisera och samordna Europagemensamma insatser och kampanjer samt initierar och stöder forskning om vägsäkerhet. Se vidare avsnitt 4.4.10 om samordnade vägkontroller för lastbilar 2010 och 2011.

Tispol har tagit fram en strategi för åren 2011–2015 med en vision för säkra vägar i hela Europa. Utgångspunkten för Tispols nya strategi är den aktionsplan för trafiksäkerhet på vägarna som kommissionen tagit fram för åren 2011–2020. För att uppnå kommissionens mål för 2020 om att halvera antalet dödade på vägarna pekar Tispol ut ett antal utmaningar att hantera. En av dessa är den tunga godstrafiken på väg med förare som bryter mot regler och begår andra brott. I strategin för åren 2011–2015 finns en handlingsplan för Tispols fortsatta aktiviteter. De aktiviteter som tas upp i handlingsplanen avser bl.a. att samarbeta och utveckla goda relationer med andra aktörer och intressenter inom trafiksäkerhet, att driva fram nödvändig trafiklagstiftning och säkerställa att de överträdelse som upptäcks hanteras på ett ändamålsenligt sätt, att genomföra myndighetsövergripande aktiviteter för ökad trafiksäkerhet samt att upptäcka och avskräcka från överträdelse av kör- och vilotider samt manipulering av färdskrivare.<sup>86</sup>

#### *Cashsamarbetet*

I september 2009 inleddes ett samarbetsprojekt för ökad trafiksäkerhet inom den tunga godstrafiken i Östersjöregionen. Samarbetsprojektet som fått namnet Cash (*Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea Region*) kommer att pågå till september 2012. Projektet som totalt disponerar 3,4 miljoner euro finansieras med medel från EU:s regionala utvecklingsfond (69 procent), norska regeringen (6 procent) och projektdeltagarna (25 procent). Förutom Sverige deltar även Norge, Danmark, Finland, Estland, Lettland, Litauen och Tyskland. Initialt var det meningen att Polen skulle ha deltagit i projektet medan Sverige inte ingick som deltagare. Polen beslutade dock att dra sig ur projektsamarbetet, och då erbjöds en möjlighet för Sverige att gå in som ersättare i projektet. I det nuvarande samarbetet ingår sex polismyndigheter, fem forskningsinstitutioner samt tre regionala finländska råd som projektpartner. Till huvudinriktningarna för samarbetet hör att harmonisera utbildningsinsatser för myndigheter som utövar tillsyn över tunga godstransporter, stärka samarbetet mellan de myndigheter som arbetar med gränsöverskridande tunga godstransporter samt att testa ny utrustning och system som kan vara till nytta för myndigheterna i tillsynsarbetet.<sup>87</sup>

<sup>86</sup> Tispol. Tispol Strategy 2011–2015. A vision for safer roads.

<sup>87</sup> Rikspolisstyrelsen, möte 2011-11-17.

I uppföljningen har polisen i Stockholms län pekat på att Cashprojektet innebär en utökad kontaktverksamhet men att man ännu inte har sett alla effekter som projektet kan ge.<sup>88</sup>

#### *Gränsöverskridande samarbete mellan polisen i Norrbotten och Rovaniemi*

Utredningen om internationellt polisiärt samarbete konstaterar i ett betänkande från april 2011 att det förekommer ett omfattande samarbete mellan Polismyndigheten i Norrbottens län och finländsk polis. Sedan 1999 finns samverkansöverenskommelser mellan finländska polisen i Lapplands län, central-kriminalpolisen i Rovaniemi och länskriminalpolisen i Norrbotten avseende gränsöverskridande ordnings- och utredningsverksamhet<sup>89</sup>. Överenskommelserna har bl.a. legat till grund för gemensamma trafikkontroller, underrättelseverksamhet samt spaning och tillslag vid brott. Sedan 2004 finns en sambandsman från finländsk polis placerad i Luleå, som ansvarar för kontakter mot finländska myndigheter.<sup>90</sup>

### 3.4 Branschens egna åtgärder för att främja god regelefterlevnad

#### 3.4.1 Sveriges Åkeriföretag

##### *Certifiering av åkeriföretag för ökad trafiksäkerhet*

Sveriges Åkeriföretag erbjuder sina medlemsföretag möjlighet att bli certifierade. De erfarenheter som Sveriges Åkeriföretag har hämtat in hittills från företag som har genomfört certifiering är att de får rationellare verksamhet, bättre ekonomi, en positiv inställning hos kunder, anställda och allmänhet samt att det lockar framtida medarbetare och ger nya uppdrag.

Vid Sveriges Åkeriföretag finns fem revisorer som utför certifieringsrevisioner.<sup>91</sup> I processen för att bli certifierad ingår bl.a. en certifieringsrevision där det görs stickprov på olika delar i ledningssystemet och genomförs intervjuer med personal och ledning för att säkerställa att ledningssystemet är implementerat. Revisionen genomförs enligt en revisionsplan och avslutas därefter med att revisorn lämnar synpunkter och redogörelser för observationer som framkommit. Efter revisionen har företaget två månader på sig att åtgärda det som framkommit vid revisionen. Efter godkännande från revisorn utfärdar Sveriges Åkeriföretag certifikat. Ett certifikat har en giltighetstid på

<sup>88</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, e-brev 2011-08-17.

<sup>89</sup> Skrivelse, Polismyndigheten i Norrbottens län, dnr AA 069-1732/03.

<sup>90</sup> SOU 2011:25 Utökat polissamarbete i Norden och EU. Betänkande av Utredningen om internationellt polisiärt samarbete, Stockholm 2011.

<sup>91</sup> Certifiering sker enligt något av följande system SS-EN ISO 14001:2004, SS-EN ISO 9001:2008, AFS 2001:1, SÅ Trafiksäkerhetsstandard – som bygger på ISO 14001:2004 samt från 2012 ISO/DIS 39001.

tre år. För att certifikatet ska vara giltigt krävs minst en årlig uppföljningsrevision. Vid en uppföljningsrevision går revisorn igenom valda delar i ledningssystemet. På en treårsperiod ska hela systemet ha gått igenom. Vart tredje år genomförs en ny systemrevision och då sker också byte av revisor. Certifikatet förnyas efter en godkänd systemrevision och giltighetstiden förlängs med ytterligare tre år.

Möjligheten finns att kombinera certifieringar enligt flera olika standarder samtidigt.<sup>92</sup>

#### *Billigare försäkringspremier för certifierade åkeriföretag*

Sveriges Åkeriföretag har inlett ett samarbete med svenska försäkringsbolag som innebär att de åkeriföretag som är certifierade ges en lägre premie när de tecknar försäkring. Syftet med detta har varit att uppmuntra företagen att jobba med kvalitetsförbättringar och se ekonomiska fördelar med detta.

Enligt den danska branschorganisationen DTL har man även i Danmark haft ett samarbete mellan åkeribranschen och försäkringsbranschen som inneburit att certifierade åkeriföretag har fått lägre försäkringspremier. Enligt DTL visade det sig dock att de certifierade danska åkeriföretagen inte var inblandade i färre olyckor och tillbud och att försäkringsbolagen därmed inte fick lägre kostnader för dessa än för dem utan certifiering. Detta har medfört att de danska försäkringsbolagen inte längre vill ge lägre försäkringspremier till de certifierade åkeriföretagen.<sup>93</sup>

#### *Portal för trafiksäkerhet*

Sveriges Åkeriföretag har i samarbete med ett försäkringsbolag skapat en webbportal för trafiksäkerhet.<sup>94</sup> Ett syfte med portalen är att den ska ge medlemmarna vägledning att arbeta systematiskt med trafiksäkerhet. På portalen kan åkeriföretagen få hjälp med metoder, praktiska exempel och material, bl.a. dokument, förarinstruktioner, policyförslag och bilder, som kan användas i företagets trafiksäkerhetsarbete. Från portalen kan man även hämta exempel på hur företaget kan ta fram en trafiksäkerhetspolicy och rutiner för dagligt säkerhetsarbete. Av Sveriges Åkeriföretags medlemmar har fler än 4 000 företag tagit fram en trafiksäkerhetspolicy.

På portalen finns förutom material och broschyrer som Sveriges Åkeriföretag utarbetat även länkar till publikationer m.m. från myndigheter som Trafikverket, Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket.

<sup>92</sup> Inom Sveriges Åkeriföretag har 212 av medlemsföretagen ISO 14001-certifierat sig. Förutom ISO 14001-certifiering har 171 medlemsföretag också certifierats med ISO 9001, 141 med Sveriges Åkeriföretags Trafiksäkerhetsstandard och 49 med AFS 2001:1. Ett förslag till ny standard "Ledningssystem för trafiksäkerhet" (Draft International Standard) DIS ISO 39001 diskuteras internationellt och väntas bli fastställt i slutet av 2012. Från början av 2012 kommer Sveriges Åkeriföretags revisioner och certifiering av ledningssystem för trafiksäkerhet att baseras på förslaget DIS ISO 39001, och därefter på ISO 39001 så snart den är fastställd. Sveriges Åkeriföretag har genomfört en utbildning om hur åkeriföretag kan anpassa sina ledningssystem till den nya standarden för trafiksäkerhet.

<sup>93</sup> DTL, möte 2011-08-30.

<sup>94</sup> Webbplatsen [www.trafiksaker.se](http://www.trafiksaker.se).

#### *Utbildning och information till företag*

Sveriges Åkeriföretag tillhandahåller en utbildning till medlemsföretagen, Rätt fart. Utbildningen fokuserar på vikten av att hålla rätt hastighet och riktar sig till förare. Det material som används har tagits fram i samarbete med Trafikverket. De fördelar med att hålla rätt hastighet som Sveriges Åkeriföretag framhåller är att det är bra för varumärket, ekonomin, miljön, trafiksäkerheten och arbetsmiljön.

#### *Informationsinsatser för skolbarn*

Som ett led i arbetet med att förbättra trafiksäkerheten genomför Sveriges Åkeriföretag tillsammans med ett företag sedan 2007 en kampanj som riktar sig till skolbarn upp till årskurs 5. Kampanjen har som syfte att förbättra barns trafiksäkerhet i förhållande till lastbilstrafik. En bakgrund till denna kampanj är att även om olyckor mellan lastbilar och barn är förhållandevis få i Sverige, blir följderna ofta svåra i de fall där olyckor sker. Fokus är att öka den kunskap som barn bör ha i förhållande till lastbilstrafik för att öka trafiksäkerheten.

### **3.4.2 Insatser för ökad kvalitet i upphandling av godstransporter på väg**

QIII bildades 2005 och är en ideell förening som ägs gemensamt av NTF och LO. Föreningens mål är att öka kvaliteten vid tunga vägtransporter. För detta tillhandahåller föreningen ett upphandlingsverktyg med krav på arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö vid transporter. Verktyget kan användas av transportköpare i samband med utarbetande av förfrågningsunderlag och avtalsmallar. Transportköpare kan utifrån sitt kravställande bli godkända enligt QIII och belönas med ett kvalitetsbevis från föreningen.

Förutom att QIII belönar transportköpare delas ”Stora Åkeripriset” årligen ut till åkeriföretag som förbättrar kundnyttan genom fokuserat arbete med miljö, trafiksäkerhet och personal. Priset delas ut tillsammans med bl.a. Sveriges Åkeriföretag och NTF.<sup>95</sup>

---

<sup>95</sup> Webbplatsen [www.q3.se](http://www.q3.se). 2011-02-09.

## 4 Kör- och vilotider

Regelverket för kör- och vilotider har tillkommit för att säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn, ge förarna en god social situation samt bidra till en god trafiksäkerhet.

Kapitlet inleds med trafikutskottets tidigare behandling av kör- och vilotider. Därefter beskrivs EU-bestämmelserna inom området samt de svenska kompletterande bestämmelserna om kör- och vilotider. I kapitlet ges också en beskrivning av hur EU:s kontroldirektiv har genomförts i medlemsstaterna och i Sverige. I kapitlet beskrivs vidare hur polisen genomför arbetet med kör- och vilotidskontroller på väg, de problem som finns med fusk samt de svårigheter som finns med att kunna lagföra detta. I kapitlet beskrivs även bötesnivåer och sanktioner vid överträdelser samt polisens möjligheter att hindra fortsatt färd i Sverige och de länder som uppföljningens internationella utblick har omfattat. Vidare beskrivs hanteringen av kör- och vilotidsärenden inom åklagarmyndigheterna samt samordnade kontroller med andra länder. I kapitlet beskrivs också Transportstyrelsens övertagande av företagskontrollerna och det arbete som gjorts under 2011 med att hantera denna uppgift. I kapitlet beskrivs sanktionerna vid överträdelser i Sverige och andra länder. Avslutningsvis redovisas vissa åtgärder som hittills har vidtagits för att förenkla för företagen.

### 4.1 Riksdagens tidigare behandling

Trafikutskottet har tidigare betonat att reglerna om kör- och vilotider tillkommit av trafiksäkerhetsskäl. Utskottet har uttalat en förståelse för att gällande regler kan skapa vissa problem. Utskottet har även framhållit att de yrkesförare som omfattas av gällande regler för kör- och vilotider vanligtvis framför tunga fordon och att konsekvenserna av olyckor med tunga fordon ofta blir förödande.<sup>96</sup>

Trafikutskottet har betonat att reglerna om kör- och vilotider fyller flera viktiga syften, såväl trafiksäkerhetsmässigt som arbetsmiljömässigt. Utskottet har pekat på att det finns vissa frågor kring såväl regelverket som teknikutvecklingen. I de genomförandekommittéer som kopplas till EU-rättsakterna arbetar Sverige, bl.a. mot denna bakgrund, för att förenkla och förtydliga förutsättningarna för förarna. Utskottet har framfört att man ser med tillfredsställelse på att detta arbete har påbörjats inom EU som kan komma att resultera i en förändrad teknisk specifikation för en ny typ av färdskrivare som då blir ett alternativ för fordonstillverkarna. Vidare har utskottet lyft fram att tillverkarna av färdskrivare har ett stort ansvar när det gäller att se till att det

<sup>96</sup> Bet. 2008/09:TU13 Vissa väg-, fordons- och trafikfrågor.

finns tydliga manualer och att färdskrivarna utformas så att de är användarvänliga och kan användas på ett rimligt sätt i förhållande till de regler som gäller.<sup>97</sup>

## 4.2 Regler om kör- och vilotider och kontroller av dessa

Det finns två typer av regleringar för kör- och vilotider i den svenska yrkestrafiken. För lätta fordon gäller nationella regler och för tunga fordon, dvs. fordon och fordonskombinationer som har högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar oavsett vikt, gäller EU-regler. Reglerna gäller i alla EU:s medlemsländer och tillämpas även i EES-länderna Island, Liechtenstein och Norge. För att säkerställa att kör- och vilotidsreglerna följs används färdskrivare. EU-regelverket gäller fr.o.m. den 11 april 2007. I övriga Europa och i stora delar av Asien tillämpas de s.k. AETR-reglerna.<sup>98</sup> Det har fr.o.m. den 20 september 2010 genomförts ett antal ändringar i AETR-reglerna som innebär att dessa regler i stort överensstämmer med den gällande EU-förordningen<sup>99</sup>, se nedan. I vissa fall tillämpas även AETR-reglerna i stället för EU-förordningen. Detta gäller bl.a. vid körning helt eller delvis utanför EU och EES för hela resan under förutsättning att transporten körs till, från eller genom ett land som ingår i AETR-överenskommelsen.

### 4.2.1 EU-bestämmelser

EU-regleringar av kör- och vilotider har funnits i mer än 40 år. Den nu gällande EU-förordningen<sup>100</sup> är direkt tillämplig i Sverige på vägtransporter av gods för fordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt över 3,5 ton,<sup>101</sup> oberoende av fordonets registreringsland, som utförs enbart inom

<sup>97</sup> Bet. 2010/11:TU12 Vissa väg-, fordons- och trafikfrågor.

<sup>98</sup> Den europeiska överenskommelsen den 1 juli 1970 om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella transporter (AETR). AETR-reglerna är numera ändrade så att de i stort sett är likalydande med EG-förordning 561/2006. Vid körning helt eller delvis utanför EU och EES gäller AETR-reglerna för hela resan, förutsatt att transporten körs till, från eller genom ett land som ingår i AETR-överenskommelsen. Vid körning inom ett land som inte är medlem i EU, EES eller AETR gäller landets egna bestämmelser.

<sup>99</sup> Förordning (EG) nr 561/2006.

<sup>100</sup> Den EU-rättsliga reglering som gäller är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (nedan kallad EG-förordning nr 561/2006). Förordningen ersatte rådets tidigare förordning (EEG) nr 3820/85. Den nya förordningen ersatte den gamla i syfte att förtydliga, förenkla och anpassa reglerna till nuvarande förhållanden.

<sup>101</sup> I EG-förordning nr 561/2006 avses med vägtransporter all körning helt eller delvis på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods. Detta innebär att den som under någon del av ett arbetspass kör på en väg som är upplåten för allmän trafik omfattas av kör- och vilotidsreglerna under hela arbetspasset. En körning mellan två viloperioder som sker helt utanför en för allmän trafik upplåten väg faller däremot utanför regleringen. EG-förordning nr 561/2006 gäller för vägtransporter av gods om fordonets högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn överstiger 3,5 ton. Detta gäller oavsett den

medlemsstaterna eller mellan medlemsstaterna, Schweiz och EES-länderna. I förordningen fastställs bl.a. regler om tillåten körtid, krav på raster, dygns- och veckovila m.m., transportföretagens ansvar, påföljder samt undantag från bestämmelserna i förordningen.<sup>102</sup> En sammanfattning av EG-förordning nr 561/2006 finns i bilaga 1.

Vidare gäller rådets förordning om färdskrivare vid vägtransporter.<sup>103</sup> I förordningen finns regler om bl.a. principer och räckvidd, typgodkännande av färdskrivare, installation och besiktning och utrustningens användning.

I Sverige finns kompletterande bestämmelser till de båda EU-förordningarna i regeringens förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare.

Kommissionen lämnade i juli 2011 förslag till ett antal ändringar i EU-förordningen om färdskrivare. I förslaget pekar kommissionen bl.a. på att en betydande andel av de fordon som kontrolleras av polis eller personal inom brottsbekämpande myndigheter bryter mot sociallagstiftningen, bl.a. när det gäller bestämmelserna om färdskrivare. Enligt kommissionen syftar förslaget till en bättre efterlevnad av de sociala bestämmelserna och till att minska onödiga administrativa bördor genom att utveckla färdskrivarnas teknik och öka effektiviteten. De förslag som lämnas rör bl.a. att färdskrivare som tas i bruk för första gången ska kunna kommunicera med behöriga kontrollmyndigheter medan fordonet är i rörelse, att förarkortet ska integreras med körkortet, att automatisk registrering av lokaliseringssuppgifter ska ske genom Global Navigation Satellite System (GNSS) och minimiharmonisering av påföljder samt adekvat utbildning till tjänstemän som ansvarar för kontroll av färdskrivare.<sup>104</sup> I mitten av oktober 2011 diskuterades förslaget vid ett möte mellan EU:s transportministrar i Luxemburg. Inför mötet pekade den svenska infrastrukturministern på att de förslag som fanns var alltför långtgående vad avser kostnad i förhållande till nytta samt att den föreslagna satellitpositioneringen är integritetskränkande.<sup>105</sup> Den 12 december 2011 deltog infrastrukturministern i ett ministerrådsmöte med EU:s transportministrar där en av de frågor som återkom på dagordningen rörde färdskrivare vid vägtransporter.

### *Kontrolldirektivet*

Europaparlamentet och Europeiska unionens råd antog 2006 ett direktiv om minimivillkor för genomförandet av rådets förordningar<sup>106</sup> om sociallagstift-

---

som kör yrkesmässigt (tillståndspliktigt), i sin förvärvsverksamhet (annan trafik än tillståndspliktig) eller privat.

<sup>102</sup> I enlighet med EG-förordning nr 561/2006 har medlemsstaterna möjlighet att göra vissa nationella undantag. Sverige har gjort 11 undantag. Dessa undantag gäller transporter som utförs på svenskt territorium av svenska eller utländska förare/fordon och finns reglerade i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare.

<sup>103</sup> Förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985.

<sup>104</sup> Europeiska kommissionen. Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006. Bryssel 2011-07-19, KOM(2011) 451 slutlig.

<sup>105</sup> <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=4724799>.

<sup>106</sup> Förordning (EEG) nr 3820/85 och förordning (EEG) nr 3821/85.

ning på vägtransportområdet, det s.k. kontrolldirektivet.<sup>107</sup> Kontrolldirektivet innefattar artiklar om bl.a. kontrollsystem, statistik, vägkontroller, samordnade kontroller, kontroller i företagens lokaler, samverkan inom gemenskapen, informationsutbyte, riskvärderingssystem, rapport till kommissionen, bästa metoder, kommittéförfarande, genomförandebestämmelser, förhandlingar med tredjeländer, uppdatering och införlivande. I kontrolldirektivet anges också en gradering av överträdelse som innebär en uppdelning mellan mycket allvarlig överträdelse, allvarlig överträdelse och mindre allvarlig överträdelse. Medlemsstaterna skulle låta de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa kontrolldirektivet träda i kraft senast den 1 april 2007. I Sverige har direktivet införlivats i det nationella regelverket genom bl.a. förordning 2004:865 om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. Transportstyrelsen har under 2011 gett ut en regelsamling med EU-förordningar, EU-direktiv och EG-domar m.m.<sup>108</sup>

#### 4.2.2 Svenska kompletterande bestämmelser om kör- och vilotider

##### *Förordning om kör- och vilotider samt färdskrivare mm.*

Kompletterande bestämmelser finns i den svenska förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. I denna förordning anges de myndigheter som ska pröva frågor och fullgöra de olika uppgifter som en medlemsstat har enligt EU-förordningarna.<sup>109</sup> I förordningen föreskrivs bl.a. att fordon som registrerats före den 1 maj 2006 får vara utrustat med en analog färdskrivare. Det anges också bl.a. vilka undantag som gäller i Sverige från förordningen.<sup>110</sup>

Den svenska kör- och vilotidsförordningen innehåller bl.a. bestämmelser om förfarandet för kontroll av kör- och vilotider samt av färdskrivare på väg och i företags lokaler. Enligt förordningen ska kontroller av hur företagen följer kör- och vilotidsreglerna genomföras regelbundet i företagets lokaler eller hos myndigheten utifrån dokument eller uppgifter som har hämtats eller begärts in från företagen. Transportstyrelsen är fr.o.m. 2011 behörig kontrollmyndighet vid företagskontroller. Enligt förordningen är behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller på väg liksom tidigare polismyndigheterna. Behörig kontrolltjänsteman är poliser och bilinspektörer.<sup>111</sup> Bilinspek-

<sup>107</sup> Med kontrolldirektivet avses direktiv (2006/22/EG). Då förordning 3820/85 har upphört att gälla tillämpas kontrolldirektivet numera på förordning 561/2006.

<sup>108</sup> Transportstyrelsen. Regelsamling Kör- och vilotider 2011.

<sup>109</sup> EG-förordning nr 561/2006 samt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter.

<sup>110</sup> Till undantagen hör bl.a. jordbruks- och skogsbrukstraktorer som inom en radie av högst 100 kilometer från företaget som använder dem, fordon med mellan 10 och 17 sittplatser vilka uteslutande används för icke-kommersiell persontransport, cirkusfordon m.m. (jfr artiklarna 11–15 i förordning (EG) nr 561/2006.)

<sup>111</sup> Riksdagen beslutade i maj 2011 om att anta regeringens förslag till lag om ändring i fordonslagen. Beslutet innebär bl.a. att det av fordonslagen (13 § 2 kap.) framgår att en tjänsteman vid Transportstyrelsen med särskilt förordnande får genomföra kontroll i företagets lokaler eller liknande eller på ett område i anslutning till dessa.



törerna är civila medarbetare och har därmed inte samma befogenheter som poliserna.<sup>112</sup>

### *Lag om arbetstid vid visst vägtransportarbete*

Det s.k. vägarbetsdirektivet<sup>113</sup> är införlivat i den svenska lagstiftningen genom införande i lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.<sup>114</sup>

Lagen är dispositiv i vissa delar genom att den tillåter att avvikelser får göras genom kollektivavtal. I lagen definieras vad som avses med ordinarie arbetstid, övertid och mertid. Vidare finns bl.a. regler om begränsningar av den sammanlagda arbetstiden, nattarbete, information om arbetstidens förläggning, raster och pauser. Arbetsgivaren ska registrera all arbetstid som omfattas av denna lag. Registren ska bevaras hos arbetsgivaren i minst två år efter den tidsperiod som arbetet omfattar. Transportstyrelsen ska se till att lagen följs och har rätt att på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen av arbetsgivaren. För att kunna utöva tillsynen har Transportstyrelsen rätt att få tillträde till arbetsställena. En arbetsgivare som bryter mot reglerna i lagen ska dömas till böter. Om arbetsgivaren bryter mot ett föreläggande eller förbud från Transportstyrelsen ska denne dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Om en arbetsgivare har överträtt bestämmelserna om övertid utan att ha stöd i kollektivavtal eller att ha fått dispens utgår en särskild avgift (övertidsavgift).

Europaparlamentet röstade den 16 juni 2010 mot ett förslag från kommissionen om att egenföretagare inte längre ska vara undantagna från direktiv 2002/15/EG. Det innebär att egenföretagare enligt direktivet nu omfattas av samma arbetstidsregler som anställda förare. Med anledning av detta pågår ett beredningsarbete inom Näringsdepartementet avseende författningsändringar som behöver göras i lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

Åklagarmyndigheten har påtalat i uppföljningen att de i sitt remissvar har uppmärksammat att förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.<sup>115</sup> i vissa fall reglerar samma förseelse som lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete<sup>116</sup>. Åklagarmyndigheten har även påpekat att enligt förordningen är påföljderna för dessa förseelser penningböter medan den enligt lagen är dagsböter. Av EU-direktivet om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter<sup>117</sup> framgår att reglerna

<sup>112</sup> Bilinspektörerna har inte en polis befogenhet att ingripa vid misstanke om brott. Enligt fordonslagen har bilinspektörer möjlighet att stoppa fordon för att genomföra kontroll på väg och de har tillträde till slutna utrymmen i ett fordon för att kontrollera att fordonet är rätt lastat. Bilinspektörerna vid dåvarande Vägverkets överfördes till polisen 1995.

<sup>113</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter.

<sup>114</sup> Lagen gäller för mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och som deltar i sådana vägtransporter för vilka förordning (EG) nr 561/2006 och AETR-reglerna ska tillämpas.

<sup>115</sup> Förordning 2004:865 om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.

<sup>116</sup> Lag (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

<sup>117</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter.

om kör- och vilotider som implementeras genom förordningen ska vara överordnade de regler som i Sverige implementeras genom lagen. Åklagarmyndigheten har påpekat att detta inte framgår av de svenska författningarna samt att det är en mycket underlig situation när en förordning egentligen, enligt EU-rätten, är överordnad en lag. Samma myndighet pekar vidare på att även påföljderna gör att det blir en konflikt då dagsböter egentligen är överordnat penningböter. I samband med den senaste föreslagna ändringen av lagen om arbetstid vid visst vägtransportarbete uttalades i lagrådsremissen att denna konflikt bör lösas inom ramen för den tänkta avkriminaliseringen av yrkestrafikområdet.<sup>118</sup>

Justitiedepartementet tillsatte i mars 2011 en utredning om användningen av straffrätt som ska avrapporteras senast i april 2013.<sup>119</sup>

#### *Sveriges internationella överenskommelser efter genomförda ändringar i AETR*

Det kan noteras att det ännu inte finns någon svensk internationell överenskommelse som täcker in de senaste ändringarna av AETR-överenskommelsen. Den senast giltiga svenska internationella överenskommelsen är från 1992, och av förordning (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter framgår vilka överenskommelser som gäller. Förordningen innehåller en gammal version av AETR och det har gjorts ändringar efter detta. Inom Utrikesdepartementet håller man på att ta fram en svensk internationell överenskommelse för de senaste ändringarna i AETR, och inom Näringsdepartementet pågår det ett beredningsarbete för att ersätta den nuvarande förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.<sup>120</sup>

#### *Hänvisningar till översikt för kör- och vilotidsregler samt färdskrivare*

Transportstyrelsen har på webbplatsen yrkestrafiken.se samlat länkar till de regler som finns om kör- och vilotider samt färdskrivare. Informationen riktas i första hand till förare och arbetsgivare inom transportbranschen.

## 4.3 Ökade krav på kontroller av kör- och vilotider

### **4.3.1 Kör- och vilotidskontroller inom EU**

Kommissionen pekade redan 2001 på behovet av skärpta kontroller och sanktioner, särskilt när det gäller sociallagstiftning inom vägtransportområdet.<sup>121</sup> Kommissionen framhöll nödvändigheten av att öka antalet kontroller, uppmuntra ett systematiskt informationsutbyte mellan medlemsstaterna och sam-

<sup>118</sup> Åklagarmyndigheten, e-brev 2012-01-25.

<sup>119</sup> Justitiedepartementet, dir. 2011:31.

<sup>120</sup> Åklagarmyndigheten, e-brev 2012-01-25.

<sup>121</sup> Vitboken Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010.

ordna kontrollverksamheten för att motverka osund och illojal konkurrens inom sektorn. Kommissionen pekade samtidigt på att effektiviteten hos gemenskapslagstiftningen och den nationella lagstiftningen beror på en korrekt tillämpning av bestämmelserna inom samtliga delar av gemenskapen.<sup>122</sup>

I kontrolldirektivet<sup>123</sup> från 2006 anges att det är nödvändigt att se till att de sociala reglerna tillämpas korrekt och att de tolkas på ett enhetligt sätt inom vägtransportområdet genom att fastställa minimikrav för medlemsstaternas enhetliga och effektiva kontroller av att de tillämpliga bestämmelserna följs. Kontrollerna bör syfta till att förebygga och minska antalet överträdelse.

Enligt kontrolldirektivet skulle varje medlemsstat organisera kontrollerna på ett sådant sätt att 1 procent av arbetsdagarna för förare som omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna inklusive bestämmelserna om färdskrivare kontrolleras från och med den 1 maj 2006. Denna procentandel skulle ökas till minst 2 procent från och med den 1 januari 2008 och till minst 3 procent fr.o.m. den 1 januari 2010. Kommissionen får enligt kontrolldirektivet öka denna lägsta procentandel till 4 procent från och med den 1 januari 2012 under förutsättning att i genomsnitt mer än 90 procent av alla kontrollerade fordon är utrustade med digitala färdskrivare. När kommissionen fattar sitt beslut ska den även ta hänsyn till de befintliga tillsynsätgårdernas effektivitet, särskilt i fråga om huruvida digitala färdskrivaruppgifter finns att tillgå i företagens lokaler.<sup>124</sup> Övergången till digitala färdskrivare sker bl.a. mot bakgrund av att man inom EU vill få till stånd en modernisering av det gamla systemet, ge säkerhet mot manipulation och förbättra konkurrensen bland tillverkarna av utrustning. Då förutsättningarna ännu inte har uppfyllts är det som gäller för 2012 att minst 3 procent av arbetsdagarna ska kontrolleras.

Enligt kontrolldirektivet ska kontroller ske regelbundet, både på vägarna och i företagens lokaler, på sådant sätt att de täcker minst 3 procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85. Enligt kontrolldirektivet skulle minst 15 procent av det sammanlagda antalet arbetsdagar som kontrolleras ske ute på vägarna och minst 30 procent i företagens lokaler fram till 2008. Från och med den 1 januari 2008 ska minst 30 procent av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar kontrolleras ute på vägarna och minst 50 procent i företagens lokaler.

<sup>122</sup> Europeiska kommissionen. Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden (KOM(2001) 370).

<sup>123</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG.

<sup>124</sup> Enligt Transportstyrelsen innebär detta att ca 1 000 000 dagsverken skulle kontrolleras 2010 och om förutsättningarna hade uppfyllts, att mer än 1 500 000 dagsverken skulle ha kommit att kontrolleras fr.o.m. 2012. Webbplatsen [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se).

*Kommissionens uppföljning för perioden 2005–2006*

Enligt kontrolldirektivet ska medlemsländerna lämna information till kommissionen med uppgifter om bl.a. antalet förare som kontrollerats på vägarna, antalet kontroller i företagens lokaler, antalet kontrollerade arbetsdagar och antalet rapporterade överträdelser samt antalet och typen av rapporterade överträdelser med uppgift om huruvida det rört sig om gods- eller persontransport.

I en uppföljningsrapport som kommissionen redovisat om tillämpningen av social lagstiftning om vägtransporter under 2005–2006 uppmärksammas att Sverige tillsammans med Cypern, Estland, Irland, Nederländerna och Portugal inte uppfyllde minimikraven om en obligatorisk kontrollandel om 1 procent av alla arbetsdagar.<sup>125</sup> I samma rapport konstaterades vidare att effekterna av den nya förordningen<sup>126</sup> ännu inte kunde mätas under rapporteringsperioden. Enligt rapporten förväntades dock de nya reglerna underlätta kontrollen av att sociallagstiftningen efterlevs då de tillhandahåller en riktad modell, baserad på riskbedömningar, stärker samarbetet mellan medlemsstaterna och ger kommissionen genomförandebefogenheter, särskilt med hänsyn till minimikrav för kontroller på vägarna och i företagslokaler, standardutrustning för tillsynsenheter och vilka sakförhållanden som ska betraktas som överträdelser. Det konstateras även att större vikt måste nu läggas vid en effektiv och harmoniserad tillämpning av de förbättrade reglerna.<sup>127</sup>

*Kommissionens uppföljning 2007–2008*

Perioden 2007–2008 är de senaste år som kommissionen följt upp och sammanställt resultat för. Kommissionens uppföljning visar att vid vägkontroller som genomförts 2007–2008 hade fordon från Ungern (44 procent) och Frankrike (42 procent) högst andel digitala färdskrivare medan Grekland (1 procent) och Slovenien (7 procent) var de länder som hade lägst andel. Från Sverige hade inga uppgifter redovisats för andelen digitala färdskrivare, se vidare bilaga 7.<sup>128</sup>

<sup>125</sup> Europeiska gemenskapernas kommission. Rapport från kommissionen om tillämpningen under 2005–2006 av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter. Bryssel den 3.8.2009 KOM(2009) 416 slutlig.

<sup>126</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om körtider och viloperioder och dess genomföranddirektiv 2006/22/EG5 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85.

<sup>127</sup> Europeiska gemenskapernas kommission. Rapport från kommissionen om tillämpningen under 2005–2006 av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter. Bryssel 2009-08-03 KOM(2009) 416 slutlig.

<sup>128</sup> European commission, Commission staff working document, Brussels, 7.1.2011 SEC(2011) 52 final.

TABELL 10 ANTAL ARBETSDAGAR KONTROLLERADE I FÖRHÅLLANDE TILL MINIMIALANTAL ARBETSDAGAR SOM SKA KONTROLLERAS UNDER PERIODEN 2007–2008

Land	Minsta antal arbetsdagar att kontrollera	Antal kontrollerade arbetsdagar	Utfört som vägkontroller	Utfört som företagskontroller
Österrike (2008)	709 104	2 065 195	74 %	26 %
Belgien	1 091 422	176 142	10 %	90 %
Bulgarien	723 685	2 972 157	89 %	11 %
Cypern	107 973	121 765	32 %	68 %
Tjeckien	846 613	4 557 725	68 %	32 %
Danmark	330 000	355 188	85 %	15 %
Estland (2008)	99 440	106 147	45 %	55 %
Finland	555 060	694 555	71 %	29 %
Frankrike	3 228 862	16 989 887	88 %	12 %
Tyskland	8 915 774	22 752 776	93 %	7 %
Grekland	1 736 539	154 411	9 %	91 %
Ungern	840 002	1 711 065	81 %	19 %
Irland	329 852	481 197	21 %	79 %
Italien	4 990 809	8 775 074	80 %	20 %
Lettland	628 765	1 876 177	55 %	45 %
Litauen	450 024	604 410	43 %	57 %
Luxemburg	84 915	117 945	89 %	11 %
Malta	1 051	1 643	64 %	36 %
Nederländerna	932 349	1 494 777	83 %	17 %
Polen	3 347 921	3 280 996	56 %	44 %
Portugal	–	–	–	–
Rumänien (2008)	960 289	3 970 277	90 %	10 %
Slovakien	252 049	286 282	45 %	55 %
Slovenien	215 580	214 981	55 %	45 %
Spanien	3 667 529	5 050 776	77 %	23 %
Sverige	917 400	1 243 956	75 %	25 %
Storbritannien	3 369 448	3 612 243	81 %	19 %
Norge	480 000	549 453	73 %	27 %
Samtliga	38 721 033	84 041 058	83 %	17 %

Källa: Europeiska gemenskapernas kommission. Commission staff working document – Report on the implementation in 2007–2008 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organization of the working time of persons performing mobile road transport activities. 25th report from the Commission on the implementation of the social legislation relating to road transport). Brussels, 7.1.2011 SEC(2011) 52 final.

Enligt de uppgifter som kommissionen sammanställt ökade antalet kontrollerade dagar med 39 procent mellan perioden 2005–2006 och den senast redovisade mätperioden 2007–2008. Som tidigare sagts ska enligt direktivet minst

30 procent av kör- och vilotidskontrollerna genomförs i form av vägkontroller och minst 50 procent som företagskontroller fr.o.m. 2008. Som framgår av ovanstående tabell genomfördes huvuddelen (83 procent) av kör- och vilotidskontrollerna i form av vägkontroller under 2007–2008.<sup>129</sup>

I kör- och vilotidsförordningen<sup>130</sup> anges att om det vid en vägkontroll av ett i Sverige registrerat fordon i en annan stat inom EES framkommer omständigheter som ger anledning att anta att föraren har begått en överträdelse som inte kan styrkas under kontrollförfarandet på grund av att nödvändiga uppgifter saknas, ska Transportstyrelsen på begäran bistå den behöriga myndigheten i den berörda staten vid utredningen av ärendet. Enligt uppgift från Transportstyrelsen har de inte kontaktats av några andra länders myndighet för att bistå dem vid utredning av överträdelser inom kör- och vilotidsområdet under 2011. Däremot har Transportstyrelsen vid några tillfällen haft kontakt med andra stater inom EES för att få hjälp med utredning.<sup>131</sup>

#### 4.3.2 Kör- och vilotidskontroller i Sverige

Enligt Transportstyrelsens beräkningar berörs ca 700 000 personer i Sverige direkt i sin yrkesroll av reglerna om kör- och vilotider.<sup>132</sup>

I nedanstående tabell redovisas de prognostiserade antalen arbetsdagar som i enlighet med EU-kraven ska kontrolleras under 2007–2012. Beräkningarna bygger på en uppskattad trafikutveckling med nolltillväxt mellan 2008 och 2009 och en successiv ökning till 3 procent för 2012.

När det gäller den kontrollandel om minst 4 procent som angetts för 2012, kvarstår dock fortfarande nivån om 3 procent då kommissionen har angett som en förutsättning för höjning till 4 procent att det ska ske först då det finns digitala färdskrivare installerade i 90 procent av de fordon som omfattas av kör- och vilotidsreglerna. Enligt tidigare gjorda beräkningar från Transportstyrelsen uppgick fordonsbeståndet i trafik där färdskrivare krävdes vid halvårsskiftet 2009 till 147 500 i Sverige.<sup>133</sup> Av dessa hade 39 800 (ca 27 procent) digital färdskrivare.<sup>134</sup> Utifrån detta har Transportstyrelsen pekat på att en rimlig prognos är att andelen digitala färdskrivare tidigast 2017 kan

<sup>129</sup> Europeiska gemenskapernas kommission. Commission staff working document – Report on the implementation in 2007–2008 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organization of the working time of persons performing mobile road transport activities. 25th report from the Commission on the implementation of the social legislation relating to road transport). Brussels, 7.1.2011 SEC(2011) 52 final.

<sup>130</sup> Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. (10 § 7 kap.)

<sup>131</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2011-10-04.

<sup>132</sup> Transportstyrelsen, möte 2011-11-10.

<sup>133</sup> Här kan observeras att det antal fordon som anges avser samtliga fordon som omfattas av kör- och vilotidsreglerna, dvs. inte bara tunga lastbilar.

<sup>134</sup> Enligt Transportstyrelsen har de redovisade uppgifterna om antalet fordon där färdskrivare krävs därefter reviderats utifrån att kommissionen ändrat modeller för beräkningsförfarandet. Detta innebär att de uppgifter som redovisas i denna rapport om antalet fordon där färdskrivare krävs kan skilja sig åt beroende på tidpunkten då dåvarande Vägverket eller Transportstyrelsen tagit fram de redovisade uppgifterna.

uppgå till närmare 100 procent.<sup>135</sup> Som jämförelse kan nämnas att enligt Rigspolitiet uppgår andelen digitala färdskrivare för 2011 till ca 72 procent i Danmark.<sup>136</sup>

Det totala antalet arbetsdagar som ska kontrolleras beräknas genom att antalet arbetsdagar per förare under en referensperiod multipliceras med det totala antalet fordon som omfattas av reglerna om kör- och vilotider. När man på detta sätt har beräknat det totala antalet arbetsdagar så multipliceras detta med den nivå som EU fastställt för den andel som ska kontrolleras de olika åren. Som framgår av tabellen nedan var prognoserna över antalet arbetsdagar som dåvarande Vägverket tog fram och som Transportstyrelsen därefter uppdaterat mycket högre än de prognoser som senare har beräknats av Transportstyrelsen. Den förklaring som Transportstyrelsen har lämnat till detta i uppföljningen är att beräkningsgrunden har ändrats genom att s.k. skiftgång m.m. inte längre ska räknas in.<sup>137</sup>

TABELL 11 KRAV PÅ KÖR- OCH VILOTIDSKONTROLLER ENLIGT KONTROLLDI-REKTIVET (2006/22/EG)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Andel kontrollerade arbetsdagar	1 %	2 %	2 %	3 %	3 %	3 %
– varav andel vägkontroller	15 %	30 %	30 %	30 %	30 %	30 %
– varav andel företagskontroller	30 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %
– varav andel valfria kontroller	55 %	20 %	20 %	20 %	20 %	20 %
<b>Antal arbetsdagar i Sverige som ska kontrolleras, enligt prognos (tusental)</b>						
Prognos antal arbetsdagar	330	612	936	964	1 003	1 003
– varav minsta antal kontrollerade arbetsdagar på väg	49,5	183,3	280,8	289,2	300,9	300,9
– varav minsta antal kontrollerade arbetsdagar hos företag	99	306	468	482	501,5	501,5
– varav valfritt antal kontrollerade arbetsdagar på väg	181,5	122,4	187,2	192,8	200,6	200,6

Källa: Uppgifter om antalet arbetsdagar som ska kontrolleras har hämtats från Transportstyrelsens promemoria från 1 juli 2010 med framställning till regeringen om kontroll av kör- och vilotider i företag samt Vägverkets rapport från maj 2008 där ett regeringsuppdrag redovisas om uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m.

Som framgår av polisens uppgifter har Sverige, förutom 2009 och 2011, uppfyllt EU:s krav om kontroller av kör- och vilotider, se tabell nedan. Där-

<sup>135</sup> Transportstyrelsen. Regeringsuppdrag – Uppdrag till Transportstyrelsen med anledning av vissa frågor gällande yrkestrafiken inom vägområdet. Lägesrapport om ett övertagande av kontroller av kör- och vilotider i företag. Rapport 1 mars 2010.

<sup>136</sup> Rigspolitiet, möte Köpenhamn 2011-08-29.

<sup>137</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2012-02-02.

emot har andelen kontrollerade arbetsdagar som skulle ske som företagskontroller inte uppfyllts något av åren under perioden 2007–2011. Då Transportstyrelsen efter att ha övertagit ansvaret för företagskontroller fr.o.m. 2011 bara har genomfört enstaka företagskontroller har det totala antalet kontrollerade arbetsdagar på väg och i företag nära nog halverats under 2011 jämfört med 2010. Eftersom EU-kravet för 2011 är att hälften av kör- och vilotidskontrollerna ska genomföras som företagskontroller innebär detta att Sverige inte kommer att uppfylla EU-kraven för 2011.

I uppföljningen har framkommit att Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen har utgått från olika underlag om antalet arbetsdagar som ska kontrolleras fr.o.m. 2011, se vidare bilaga 9.

Enligt Rikspolisstyrelsen har de utgått från ett tidigare fördelningsunderlag i enlighet med förordning (EG) nr 561/2006 eftersom de inte säger sig ha fått någon uppgift från Transportstyrelsen om att en ny beräkningsmodell gäller. I polisens planeringsförutsättningar för 2010 har man utgått från att antalet arbetsdagar som polisen skulle kontrollera uppgick till 1 112 000. I planeringen för 2011 och 2012 har polisen utgått från att 1 115 800 arbetsdagar ska kontrolleras per år och att polisen ska genomföra hälften av dessa (579 000) som vägkontroller.<sup>138</sup>

I uppföljningen har Transportstyrelsen uppgett att nya beräkningar av antalet arbetsdagar som ska kontrolleras har gjorts efter att kommissionen kom med nya direktiv 2010. Transportstyrelsen har gjort de nya beräkningarna enligt följande.

1. Antalet arbetsdagar per förare under referensperioden = 220.
2. Totala antalet fordon som omfattas av KoV = 85 000.
3. Totala antalet arbetsdagar (220 x 85 000) = 18 700 000.
4. Minimikontroller 3 procent (0,03 x 18 700 000) = 561 000.

Enligt Transportstyrelsen skulle det totala antalet arbetsdagar som skulle kontrolleras 2011 och som ska kontrolleras 2012 därmed uppgå till 561 000 och dessa ska fördelas på hälften (280 500 arbetsdagar) mellan Transportstyrelsens företagskontroller och polisens vägkontroller av kör- och vilotider.<sup>139</sup>

<sup>138</sup> Rikspolisstyrelsen, e-brev 2012-02-01.

<sup>139</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2012-02-02.



TABELL 12 GENOMFÖRDA KONTROLLER AV KÖR- OCH VILOTIDER PÅ VÄG OCH I FÖRETAG 2007–2011

År	Kontroller på väg		Kontroller i företag		Totalt	
	Antal kontroller på väg	Kontrollerade arbetsdagar	Antal kontrollerade företag	Kontrollerade arbetsdagar	Kontroller väg + företag	Kontrollerade arbetsdagar väg + företag
2007	46 954	352 281	454	94 672	47 408	446 953
2008	42 348	584 184	362	213 660	42 710	797 844
2009	38 993	647 869	322	265 588	39 315	913 457
2010	33 446	707 060	247	438 009	33 693	1 114 569
2011	26 951	608 876	7	3 512	26 958	612 388

Källa: Polismyndigheten i Stockholms län, e-brev 2011-10-10, Rikspolisstyrelsen, e-brev 2012-01-27.

Uppgifter som tagits fram från polisens redovisningssystem visar att det funnits skillnader mellan länen när det gäller omfattningen av genomförda kontroller. Enligt polisen beror dessa skillnader på hur man valt att lägga upp verksamheten. Som exempel kan nämnas att Polismyndigheten i Stockholms län före 2011 valde att genomföra fler besök på företag medan andra polisdistrikt i stället valde att kontrollera fler förare och antal dagar på samma företag.

Efter överföringen av ansvar för företagskontroller till Transportstyrelsen har det från de polismyndigheter som intervjuats under uppföljningen framförts farhågor om att det kan ta tid innan omfattningen av de kontroller av kör- och vilotider som ska genomföras i företag enligt EU-kraven kommer att uppfyllas i Sverige. Något som också har påtalas från trafikpolisen i Stockholms län är att en del av den brottsförebyggande verksamheten försvinner i och med att polisen sedan årsskiftet 2010/11 inte genomför besök ute i företagen. Det hittillsvarande arbetssättet med att på plats genomföra företagsbesök menar man från trafikpolisen har varit positivt då man har kunnat se en klar förbättring hos de företag som besökts.<sup>140</sup>

### Överträdelser

Vägverket Konsult genomförde 2007 mätningar av regelefterlevnaden inom den kommersiella godstrafiken på det statliga vägnätet.<sup>141</sup> Kontrollerna av kör- och vilotider för förare visade att närmare två tredjedelar uppvisade någon typ av anmärkning.<sup>142</sup>

<sup>140</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, e-brev 2011-10-10.

<sup>141</sup> Mätningarna genomfördes i Dalarna, Norrbotten, Skåne, Stockholm och Västra Götaland.

<sup>142</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m.

Som framgår av de uppgifter som redovisas i tabellen nedan har ökningen i andelen kontrollerade arbetsdagar under perioden, med undantag för 2009, också medfört att polisen identifierade och anmälde fler överträdelser mot regelverken. För 2007 – då 1 procent av arbetsdagarna skulle kontrolleras – anmäldes totalt 27 672 överträdelser. För 2008 och 2009 skulle 2 procent av arbetsdagarna kontrolleras och antalet anmälda överträdelser ökade till totalt 37 320 för 2008 för att sedan minska till 25 340 för 2009. För 2010 och 2011 skulle 3 procent av arbetsdagarna kontrolleras och för 2010 skedde mer än en dubbling av antalet rapporterade överträdelser, till 56 887, för att därefter minska till 37 987 för 2011. Då det enligt polisen kan finnas felaktigheter i de inmatningar som gjorts av de olika länspolismyndigheterna, bör uppgifterna tolkas med en viss försiktighet.

TABELL 13 POLISENS RAPPORTERADE ÖVERTRÄDELSE I SVERIGE

	Överträdelser mot förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare	Överträdelser mot förordning EEG 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter	Rapporterade brister på analog och digital färdskrivarutrustning	Totalt antal rapporterade överträdelser mot förordning 2004:865 och EEG 3821/85
2007	5 885	21 107	680	27 672
2008	2 997	33 768	555	37 320
2009	7 249	17 525	566	25 340
2010	22 276	34 020	591	56 887
2011	21 963	15 389	635	37 987

Källa: Rikspolisstyrelsen, e-brev 2012-02-01.

När det gäller brister på analog och digital färdskrivarutrustning som polisen rapporterat gäller den övervägande delen av överträdelserna (90 procent) följande.

- Reglagen på färdskrivaren har inte använts på föreskrivet sätt för att registrera den aktivitet föraren har, körtid, rast eller viloperiod, annat arbete eller tillgänglighet.
- Inmatning av uppgifter på diagramblad eller landskod. Någon eller flera av dessa uppgifter saknas på diagrambladet i den analoga färdskrivaren: start och slutort, fullständigt namn på föraren, datum när bladet påbörjades respektive avslutades. Vad avser den digitala färdskrivaren har landskod inte matats in när körpasset påbörjades respektive avslutades.
- Diagramblad, förarkort eller manuell registrering har inte kunnat uppvissas så att kontrollen kunnat genomföras.<sup>143</sup>

I uppföljningen har polisen i Norrbotten pekat på att av de kör- och vilotidskontroller som de gör på väg är ca 5 procent utan anmärkning. Det förekommer ofta små och enstaka fel som beror på slarv, t.ex. att någon kört några minuter för länge. Enligt polisen i Norrbotten görs det i dessa fall ingen rap-

<sup>143</sup> Rikspolisstyrelsen, e-brev 2012-01-27 och e-brev 2012-02-01.

port, även om sanktionssystemet inte gör skillnad på om någon kört två minuter eller tre timmar för länge. Vid kontrollerna framkommer också många fall där det skett större förseelser eller flera mindre och då skriver polisen rapport.<sup>144</sup>

### *Tillsynsstrategi*

Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en enhetlig tillsynsstrategi för kör- och vilotidskontroller i företag och på väg.<sup>145</sup> Någon sådan tillsynsstrategi har dock inte tagits fram ännu. Enligt Transportstyrelsen pågår ett arbete inom myndigheten för att få fram vad som behöver ingå i en sådan strategi. Enligt uppgift från Transportstyrelsen avser de att därefter ta fram en gemensam strategi i samarbete med Rikspolisstyrelsen (RPS).<sup>146</sup>

## 4.4 Vägkontroller av kör- och vilotider

### 4.4.1 Urval och genomförande vid vägkontroller

Polisens vägkontroller ska genomföras på olika platser, när som helst och omfatta en så stor del av vägnätet att det blir svårt att undvika kontrollplatserna. Kontrollerna får inte baseras särskilt på i vilket land fordonet är registrerat, i vilket land föraren är bosatt eller i vilket land företaget är etablerat. Kontrollerna får inte heller baseras särskilt på resans start- och slutpunkt eller typ av färdskrivare.<sup>147</sup>

Enligt polisen i Stockholms län finns det inte några proportionella skillnader när det gäller andelen svenska och utlandsregistrerade lastbilar som stoppas. Däremot menar man från Stockholmspolisen att man kunnat se att allt fler svenska åkerier anlitar utländska lastbilsförare för utförandet av transporterna.<sup>148</sup>

Enligt uppgift från Rigspolitiet i Danmark kontrollerades under 2010 totalt 12 863 tunga lastbilar vid vägkontroller. Av de kontrollerade lastbilarna var 17,9 procent utlandsregistrerade och dessa stod för 15,7 procent av de misstänkta överträdelser som polisen rapporterade.<sup>149</sup>

### *Vad som ingår i polisens vägkontroller och kontroller av kör- och vilotider*

Kontroller av kör- och vilotider på väg ska i enlighet med EU-målen baseras på dagsverken (arbetsdagar). Det innebär att polisen kontrollerar de dagar som föraren jobbar, vilket vid en vägkontroll kan bli maximalt 29 dagar per

<sup>144</sup> Polismyndigheten i Norrbottens län, möte 2011-05-25.

<sup>145</sup> Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (2 § 7 kap.)

<sup>146</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2011-10-04.

<sup>147</sup> Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (7 § 7 kap.)

<sup>148</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, möte 2011-03-11.

<sup>149</sup> Rigspolitiet, möte Köpenhamn 2011-08-29.

kontrollerad förare. När de förare som kontrolleras bara jobbat några få dagar innebär detta att det krävs fler kontroller för att nå den kvot som Sverige ska uppfylla.

När polisen genomför vägkontroller av kör- och vilotider ska i allmänhet följande kontrolleras.

- Daglig körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila samt diagrambladen för innevarande dag och de diagramblad som föraren använt under de föregående 28 dagarna eller de uppgifter för minst samma period som finns lagrade på förarkortet eller i färdskrivarens minne eller i utskriften.
- Färdskrivarens funktion samt eventuellt missbruk av utrustningen, diagramblad eller förarkort eller i förekommande fall ett utdrag ur tjänstgöringslistan och en kopia av tidtabellen.
- Sådan blankett som ska användas när en förare varit sjukskriven eller haft semester, eller när föraren under innevarande vecka eller under den sista dag som föraren kört under föregående vecka har kört ett fordon som inte omfattas av EU:s förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

I förekommande fall ska även kontrolleras tillfälliga hastigheter som fordonet enligt färdskrivaren uppnått under högst de närmast föregående 24 timmarnas användning av fordonet. Enligt reglerna får kontrollerna koncentreras till ett specifikt kontrollmoment om situationen så kräver.<sup>150</sup>

Vid polisens vägkontroller är det föraren av lastbilen som kontrolleras. För att få köra tunga lastbilar yrkesmässigt finns krav på yrkeskompetens hos förarna. I lagen om yrkesförarkompetens finns bl.a. krav på grundläggande utbildning som efter godkänt prov leder till ett yrkeskompetensbevis. Ett utfärdat yrkeskompetensbevis gäller i fem år. För att få ett nytt bevis krävs att föraren går en återkommande fortbildning. Kompetenskraven i lagen innebär i stort att förarna ska ha kunskap om fordon och olika typer av transporter samt känna till de regler och bestämmelser som styr hur godstransporter och persontransporter ska genomföras. Enligt kraven ska förarna också ha kunskap om arbetsmiljö, trafiksäkerhet samt service och logistik.<sup>151</sup>

Enligt Rikspolisstyrelsen finns det inte några uppgifter på nationell nivå över det totala antal fullständiga trafikkontroller som polisen genomför. Det har i uppföljningen framförts att kontroller är tidskrävande. Då polisen genomför en fullständig vägkontroll, dvs. inte bara kör- och vilotider, omfattar det att följande kontrolleras.

- Körkort
- Nykterhet/drog
- Kör- och vilotider
- Yrkeskompetensbevis

<sup>150</sup> Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. (8 § 7 kap.) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG.

<sup>151</sup> Lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

- Färdskrivarutrustning
- Vägavgift
- Kontroll i vägtrafikregister
- Trafiktillstånd, nationellt och internationellt
- Registreringshandlingar utomnordiska utländska fordon
- Registreringshandlingar nordiska fordon, ej medförandekrav; telefonkontakt måste tas, vilket inte är enkelt och missförstånd kan uppstå
- Lastsäkring
- Viktkontroll
- Fordonslängd
- Kopplingsklassning eller intyg kopplingsbesiktning enligt nya EU-regler
- Grovvarv<sup>152</sup>
- Flygande inspektion
- Farligtgodstillsyn
- Dieselkontroll, endast vid misstanke eller tips
- Övriga handlingar och dispenser
- Deponering av överlastavgift
- Deponering av penning- och dagsböter
- SIS kontroll
- Inre utlänningskontroll
- Kontroll av färdskrivarkortet nationellt och internationellt
- Statistik för varje kör- och vilotidskontroll ska dokumenteras enligt kontrolldirektivet
- Sanktionsavgift för brott som begåtts i utlandet mot kör- och vilotidsreglerna<sup>153</sup>.

Trafikpolisen i Västra Götaland har påtalat att det finns ett antal ytterligare faktorer som påverkar tidsåtgången för att genomföra vägkontroller. Bland annat har andelen utländska förare ökat markant och många av dessa är varken engelsk- eller tysktalande. Enligt polisen har det också visat sig att den digitala färdskrivaren tar längre tid att kontrollera än man först trodde. I de fall som regelbrott upptäcks tar det tid att genomföra förhör samt rapportera föraren och övriga ansvariga samt färdigställa rapport. Till detta kommer, menar man, att kraven på bevissäkring har ökat.<sup>154</sup>

Förutom att det är tidskrävande att genomföra vägkontroller visar de många delar som ingår i att genomföra en fullständig vägkontroll på att det behövs en god sakområdeskompetens hos dem som utför kontrollerna för att de ska kunna genomföras på ett korrekt sätt. Det kan i sammanhanget noteras att man från polisen uppskattar att det i dag är ca 140 av totalt ca 500 trafik-

<sup>152</sup> När ett fordon stoppats efter väg gör kontrolltjänstemannen en snabb kontroll av fordonets yttre status genom att gå ett varv runt fordonet och kontrollera belysning, däck och övrigt som kan kontrolleras utan att krypa djupare in under fordonet. Ser allt bra ut behöver ingen djupare kontroll göras.

<sup>153</sup> Fram till oktober 2011 har Transportstyrelsen inte haft något system för att ta emot förskott på sanktionsavgifter när polisen har identifierat överträdelse mot kör- och vilotidsreglerna som begåtts i utlandet. Detta har dock åtgärdats.

<sup>154</sup> Polismyndigheten i Västra Götaland, e-brev 2011-07-11.

poliser och ca 60 bilinspektörer som har en gedigen kunskap om reglerna inom samtliga ovanstående kontrollmoment. Medelåldern bland dessa är 54 år för 2012, vilket kan ses som en hög medelålder och många kommer att gå i pension inom de närmaste åren. Enligt beräkningar från Rikspolisstyrelsen kommer antalet poliser med inriktning på tunga yrkesmässiga godstransporter att minska från 142 i januari 2012 till 102 i januari 2016, dvs. en minskning om 28 procent. Polismyndigheten i Norrbottens län utgör ett exempel på att man sedan tidigare arbetat aktivt för att säkra de långsiktiga rekryteringsbehoven av trafikpoliser. Från andra polismyndigheter har påtalats att det är svårt att kunna initiera en mer långsiktig kompetensuppbyggnad för tillsynen av den tunga godstrafiken på väg.

Den höga medelåldern inom den grupp av poliser som arbetar med tung trafik på väg är inte på något sätt unik för Sverige då det även i Danmark, Norge och Tyskland återfinns en liknande åldersstruktur. I Norge och Tyskland har ett arbete med en förnyingsprocess inletts.<sup>155</sup>

#### *Kontrollplatser för att genomföra vägkontroller*

För att genomföra vägkontroller behövs kontrollplatser där lastbilarna kan stanna. I uppföljningen har framkommit att tillgången på kontrollplaster skiljer sig åt mellan olika delar av landet. Från Polismyndigheten i Stockholms län har framförts att förutsättningarna för att genomföra vägkontroller är sämre i Stockholm än i många andra län då det saknas kontrollplatser. Inom Stockholmspolisens har man därför fått arbeta mycket i hamnar och på andra plaster där det varit möjligt att genomföra kontroller. Stockholmspolisens har också sökt sig till andra polismyndigheter, t.ex. Uppsala som har bättre tillgång till kontrollplatser, för att tillsammans med dem genomföra vägkontroller.

#### **4.4.2 Användning av färdskrivare**

##### *Analoga och digitala färdskrivare*

En färdskrivare är sådan utrustning som är avsedd att installeras i vägfordon med uppgift att automatiskt eller halvautomatiskt visa, registrera, skriva ut, lagra och lämna detaljerad information om fordonens förflyttningar och om vissa av förarnas arbetstider. För registrering av kör- och vilotider kan antingen analoga eller digitala färdskrivare användas. För lastbilar som tagits i bruk före den 1 maj 2006 kan s.k. analoga färdskrivare användas och i dessa används diagramblad i papper. I lastbilar som tagits i bruk efter den 1 maj 2006 ska digitala färdskrivare användas och i dessa registreras uppgifterna elektroniskt.

Syftet med övergången till digitala färdskrivare är att få en effektivare kontroll mot EG:s regelverk för kör- och vilotider. Detta ska i sin tur påverka

<sup>155</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Rapport maj 2008.

förarnas arbetsmiljö och trafiksäkerheten på ett positivt sätt samt öka förutsättningarna för konkurrens på lika villkor.

Det digitala färdskrivarsystemet består av en fordonsenhet, en sensor samt kablage. För att kunna använda systemet krävs också ett antal färdskrivarkort. Färdskrivarkort tillhandahålls av Transportstyrelsen. Informationen i färdskrivarkortet lagras i ett chip. Förarkort, företagskort, verkstadskort och kontrollkort är fyra olika typer av färdskrivarkort.<sup>156</sup> Förarkortet är personligt och innehåller bl.a. förarens bild, namn, personnummer. Då förarkortet sätts in i färdskrivaren ska registrering och lagring av körinformation börja ske både i färdskrivaren och i förarkortets chip. Chipet kan lagra information i minst 28 dagar och när det är fullt skrivs den äldsta informationen över med ny information. Företagskortet används för att markera till vilket företag körinformationen i färdskrivaren hör. Verkstadskortet används när färdskrivaren aktiveras och kalibreras. Kontrollkortet används av polis och bilinspektör för att kontrollera den körinformation som är lagrad på förarkortet och i färdskrivaren. En digital färdskrivare ska besiktigas med högst två års mellanrum på en ackrediterad färdskrivarverkstad.

#### *Vad föraren ska medföra under körning och kunna visa upp vid en kontroll*

Beroende på om en lastbilsförare använder analog eller digital färdskrivare finns skillnader i vad som ska medföras och kunna visas upp vid en kontroll. I förekommande fall gäller följande.

Om föraren under de senaste 28 kalenderdagarna uteslutande har kört fordon med *analog färdskrivare* ska föraren medföra körkort, förarkort, om föraren har fått ett sådant utfärdat, samt fr.o.m. den 1 januari 2008 alltid medföra samtliga diagramblad som föraren använt under innevarande dag och under de närmast föregående 28 kalenderdagarna och eventuella skriftliga noteringar för innevarande dag och för de dagar föraren kört fordon som omfattas av kör- och vilotidsförordningen. Ett transportföretag som utför vägtransporter ska i minst ett år efter användandet bevara diagramblad i kronologisk ordning. På begäran ska transportföretaget visa upp eller överlämna diagrambladen till behörig kontrolltjänsteman.

Om föraren under de senaste 28 kalenderdagarna uteslutande har kört fordon med *digital färdskrivare* ska föraren medföra körkort, förarkort för digital färdskrivare samt utskrifter (som föranletts av t.ex. felfunktioner i färdskrivaren eller förarkortet) och eventuella skriftliga noteringar för innevarande dag och för de dagar föraren kört fordon som omfattas av kör- och vilotidsförordningen inom de senaste 28 kalenderdagarna.

Om föraren under de senaste 28 kalenderdagarna har kört fordon med *såväl analog som digital färdskrivare* ska föraren medföra körkort, förarkort

<sup>156</sup> På Transportstyrelsens webbplats anges att färdskrivarkort som förarkort, företagskort och verkstadskort kostar 650 kronor medan det inte tas någon avgift för kontrollkort.

samt diagramblad, utskrifter från digital färdskrivare med eventuella skriftliga noteringar för innevarande dag och för de dagar föraren kört fordon som omfattas av kör- och vilotidsförordningen inom de närmast föregående 28 kalenderdagarna.

Det är arbetsgivaren som ska se till att föraren har rätt sorts och rätt antal typgodkända diagramblad. Om föraren är egenföretagare ligger detta ansvar på företagaren själv. Företaget ska förvara diagramblad, anteckningar, utskrifter och kopierade data i kronologisk ordning i minst ett år. Kopiering av data från digital färdskrivare och förarkort ska ske så ofta att inte några data riskerar att gå förlorade, inom 90 dagar för uppgifter från fordonenheter och inom 28 dagar för uppgifter från förarkort från dagen för registrering av uppgiften.<sup>157</sup>

#### 4.4.3 Registreringsproblem med digitala färdskrivare och avläsning av färdskrivarinformation

Från den 1 oktober 2011 ska en ny och enligt uppgift mer användarvänlig version monteras i alla nya fordon. Den nya färdskrivaren går även att montera i äldre fordon. Enligt Sveriges Åkeriföretag handlar kostnaden för att byta en äldre digital färdskrivare mot en ny digital färdskrivare programmerad med den nya tekniska specifikationen om ca 10 000 kronor för färdskrivaren plus kostnaden för montering

De digitala färdskrivare som monterades in före den senaste versionen uppges ha varit mindre säkra att använda än den senaste generationen. Exempel på problem som Sveriges Åkeriföretag uppmärksammat med den tidigare generationens digitala färdskrivare var att det förekommer att färdskrivaren, trots att fordonen parkerats ombord på en färja för överfart, registrerar tidskategorin ”körning” under överfarten även om bilen står stilla med avstängd motor. Det normala är att när bilen parkerats sätter föraren färdskrivaren i läge ”färjeöverfart” och ”vila” och detta är tänkt att indikera att bilen och föraren åker färja. Vid sjögång och vibrationer uppstår rent tekniska problem då färdskrivarsystemet i vissa fall tolkat sjögången och vibrationerna som att det är fråga om körning i stället för ”vila i samband med färjeöverfart”. Det finns också exempel där en bil parkerats i ett garage med avstängd motor och där färdskrivarsystemet trots det registrerat tidskategorin körning men med en körsträcka av noll kilometer.

Det har enligt Sveriges Åkeriföretag också funnits problem med den tidigare versionen när det gäller hur specifikationen för färdskrivaren var formulerad. Dessa problem innebar att för transporter med många stopp och starter blev antalet minuter som registrerades som körning under en dag fler än vad fordonet hade kört.<sup>158</sup>

Det verktyg som har köpts in och används av den svenska polisen i Sverige för avläsning av digital färdskrivarinformation kallas Octet. Förutom uppgif-

<sup>157</sup> Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. (2 § 6 kap.)

<sup>158</sup> Sveriges Åkeriföretag, möte 2011-05-18.

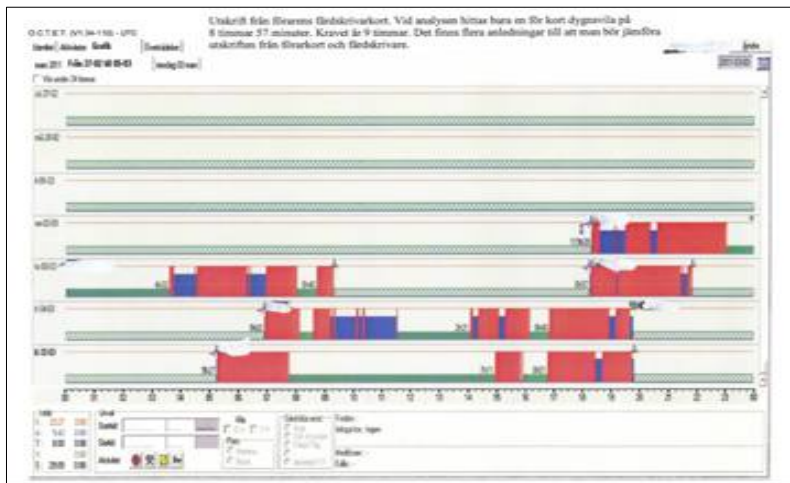


ter om kör- och vilotider kan också hastigheter m.m. avläsas med hjälp av verktyget. Även Transportstyrelsen har beslutat att använda Octet för uttag och avläsning av färdskrivarinformation vid företagskontroller. Då det finns vissa skillnader i hur Transportstyrelsen avser att genomföra företagskontroller jämfört med hur polisen har genomfört dem har detta inneburit att verktyget under 2011 har anpassats för genomförandet av Transportstyrelsens verksamhet med företagskontroller.

#### 4.4.4 Kontroll av färdskrivarinformation vid vägkontroll

Det finns skillnader mellan vad som kan upptäckas vid vägkontroller respektive företagskontroller. När polisen genomför en vägkontroll har man möjlighet att, utöver vad som är möjligt vid företagskontroll, identifiera överträdelser där föraren kör med annans färdskrivarkort, eller på en dubblett av sitt eget förarkort. Polisen har också möjlighet att på plats kunna se om det används magnet för att manipulera färdskrivaren eller annan typ av s.k. fuskutrustning. Hastigheten kan bara kontrolleras vid vägkontroll eftersom detta är något som inte behöver kopieras av företaget.

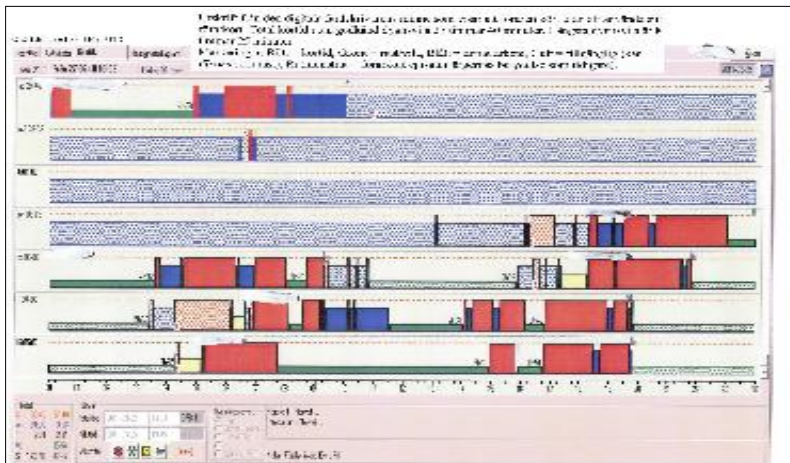
De två bilderna nedan visar exempel på då fusk skett genom att förarkortet tagits ut. På den första bilden visas en utskrift från förarens färdskrivarkort. Enligt de uppgifter som registrerats på färdskrivarkortet har föraren i detta fall haft en något för kort dygnsvila, 8 timmar och 57 minuter, då kravet är 9 timmar. Det finns dock flera anledningar till att i ett nästa steg av kontrollen även jämföra utskrift från färdskrivarkort med utskrift från förarkort.



Källa: Polismyndigheten i Västra Götaland.

Nästa bild visar en utskrift från den digitala färdskrivarens minne. Av den framgår att föraren har kört utan att använda sitt förarkort. Utskriften visar att den totala körtiden utan godkänd dygnsvila uppgår till 27 timmar och

40 minuter. Den längsta dygnsvila som finns redovisad är 8 timmar och 25 minuter.



Källa: Polismyndigheten i Västra Götaland.

Enligt nuvarande svenska bötesnivåer skulle förseelserna ovan medföra böter om 6 000 kronor för föraren. Detta har beräknats utifrån att böter för att köra utan färdskrivarkort är 3 000 kronor och att det för de två övriga överträdelseerna ska utgå hälften av bötesatsen, dvs. för kort dygnsvila (3 000 kronor x 0,5) och för lång körtid (3 000 kronor x 0,5).

När det kommer till enskilda fall och vilka böter som föraren ska betala för överträdelser kan det dock förekomma skillnader i tillämpning. En polis har enligt polislagen skyldighet att vid kännedom om ett brott som hör under allmänt åtal lämna rapport om detta så snart det kan ske. Om brottet med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet är obetydligt och det är uppenbart att brottet inte skulle föranleda annan påföljd än böter får rapporteftergift lämnas.<sup>159</sup> Faktorer som i det enskilda fallet kan påverka tilldelningen av böter kan t.ex. höra samman med tidigare erfarenheter hos polisen på lokal nivå samt förundersökningsledare, åklagare och domstol. Under trafikutskottets uppföljning har framförts att ökad central samverkan mellan polismyndigheterna och gemensamma utbildningsinsatser kan medverka till att tilldelningen av böter blir mer likformig över landet.<sup>160</sup> Det kan noteras att man inom polisen håller på att införa ett nytt datasystem för hantering av ordningsbot.<sup>161</sup>

#### 4.4.5 Manipulering och fusk med färdskrivare<sup>162</sup>

Enligt kör- och vilotidsförordningen ska polisen vid vägkontroller även kontrollera att det inte finns utrustning som är installerad eller används i färdskri-

<sup>159</sup> Polislagen (1984:387) (9 §).

<sup>160</sup> Polismyndigheten i Västra Götaland 2011-10-14.

<sup>161</sup> Åklagarmyndigheten, 2012-01-25.

<sup>162</sup> Polismyndigheten i Västra Götaland, e-brev 2011-07-21.

varen i syfte att förstöra, dölja, manipulera eller ändra uppgifter eller att störa någon del av det elektroniska utbytet av uppgifter mellan färdskrivarens komponenter eller som hindrar eller ändrar uppgifter på ett sådant sätt före kryptering.<sup>163</sup>

Av polisens kontroller av kör- och vilotider framgår att det förekommer manipulering och fusk i samband med köruppdrag som inte kan utföras i enlighet med kör- och vilotidsreglerna. I dessa fall används olika sätt för att överträdelsena av kör- och vilotider inte ska synas så lätt vid en kontroll. Även om ett syfte med en övergång från analoga till digitala färdskrivare är att få en mer effektiv kontroll av kör- och vilotider förekommer enligt polisen fusk vid användningen av båda dessa typer av färdskrivare.

Nedan följer ett antal exempel på förekommande fusk och manipulering av analoga och digitala färdskrivare. Enligt polisen förekommer flera andra varianter av fusk utöver de exempel som anges här. Polisen menar samtidigt att det inte går att säga hur vanligt det är att tekniska lösningar används för att stänga av färdskrivaren. I samband med genomförandet av uppföljningen har myndigheterna uppgett att det förekommer enstaka fall varje år, men myndigheterna pekar samtidigt på att det kan finnas många fall som är svåra att identifiera och därför förblir oupptäckta.

### *Manipulering och fusk med analoga färdskrivare*

- Förare tar ut diagrambladen då de uppnått maximitid men fortsätter att köra:

Färdskrivaren har en funktion som ska markera på diagrambladet om färdskrivaren öppnats under en körning. Det förekommer att förare vidtar vissa åtgärder och kör med öppen färdskrivare för att på ett enkelt sätt få tid redovisad som vila. Enligt polisen svarar de flesta förare nästan samma sak vid en kontroll, ”jag öppnade färdskrivaren för att kolla hur mycket jag kört eller rastat”.

- Diagramblad kastas bort eller försvinner på andra sätt:

Föraren tar ut diagrambladet och avslutar det, men sätter sedan in ett nytt och kör vidare. Då polisen vid kontroll frågar varför mätarställningen inte stämmer uppger föraren att någon annan kört. Föraren kan också använda sitt diagramblad på vanligt sätt men slänger sedan bort det för att det vid en kontroll inte ska framgå att det innehåller överträdelser. I dessa fall kan föraren uppge att han varit ledig den dagen.

- Klockan i färdskrivaren ställs om:

I dessa fall flyttas körningen så att den hamnar ”rätt” på diagrambladet och föraren klarar sin dygnsvila. Enligt polisen är vissa förare mycket skickliga i att få detta att stämma på diagrambladet.

<sup>163</sup> Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. (9 § 7 kap.)

- En förare använder diagramblad i annans namn eller redovisar multibemanning:

Det förekommer att polisen vid en kontroll upptäcker att det diagramblad som föraren har i färdskrivaren saknar hela eller delar av namnet. Föraren säger sig då ha glömt att skriva in detta. Verkligheten kan vara att föraren kör med två olika namn. Ett annat sätt som förekommer är förare som kör multibemanning med sig själv genom att sätta i två diagramblad och sedan växla mellan dessa. Detta sätt att fuska uppdagas bara i de fall som ett fordon stoppas under pågående fusk.

- Tid då förare lastar eller lossar registreras som rast:

Föraren har skyldighet att med reglaget på färdskrivaren registrera den aktivitet som för tillfället utförs. Här är det upp till föraren att rätt aktivitet registreras. I dessa fall kan förare se en vinst i att få redovisat rast trots att någon form av arbete utförs. Enligt polisen är det vanligt att förare uppger sig ha glömt att ändra aktiviteten.

- Användande av tekniska lösningar där färdskrivare kan stängas av:

Beroende på vilken färdskrivare som är monterad i fordonet finns det flera olika möjligheter att påverka färdskrivarutrustningen. Ett sätt är att ha kontakter i hytten som kan sättas på och stängas av men det finns även andra tekniska lösningar som används för att fuska. Även dessa kan vara svåra att upptäcka. Ett annat sätt som används vid fusk är att lossa viss plombering.

BILDEN NEDAN VISAR SKARVNING AV PANSARKABEL MED ELKABLAR TILL STRÖMBRYTARE FÖR ATT STÄNGA AV EN ANALOG FÄRDSKRIVARE.



Källa: Polismyndigheten i Västra Götaland.

När givarens signal till färdskrivaren störs ut påverkas även hastighetsregulatorn som ska förhindra att lastbilar eller bussar körs alltför fort (inställningsvärdet finns). Se vidare om färdskrivare och hastighet i avsnitt 8.5.2.

#### *Manipulering och fusk med digitala färdskrivare*

- Förare tar ut förarkortet då de uppnått maxtid men fortsätter att köra:

Då en förare ser att ett körupdrag inte kan utföras i enlighet med kör- och vilotidsreglerna tas förarkortet ut. Körningen registreras i färdskrivarens dataminne även om föraren inte använder sitt kort. I dessa fall framgår det inte vem som kört, utan detta får en efterkommande utredning visa. Det förekommer även att förare kör en stund på morgonen utan förarkort för att klara sin dygnsvila och ibland att körning utan förarkort läggs i slutet av ett körpass för att dygnsvilan ska fås ut inom en 24-timmarsperiod.

- Förarkort, felaktigt användande:

Enligt polisen är det vanligaste att föraren använder någon annans förarkort eller kör utan kort. I de fall polisen vid en kontroll stoppar en förare som kör på någon annans kort så är det lätt att utreda detta för polisen. Då förare påträffas som använder någon annans förarkort omhändertas detta och sänds in till Transportstyrelsen. Detta gäller även för utländska förarkort. Enligt polisen förekommer det även att förare som kör multibemanning med sig själva påträffas.

- Tid då förare lastar eller lossar registreras som rast:

Här gäller detsamma som för analoga färdskrivare. Den digitala färdskrivaren kan programmeras för att alltid gå till samma aktivitet varje gång fordonet stannas.

- Användande av tekniska lösningar, t.ex. magnet, där färdskrivare kan stängas av:

Beroende på vilken färdskrivare som är monterad i fordonet finns det flera olika möjligheter att påverka färdskrivarutrustningen. Ett sätt är att en magnet kan sättas på färdskrivarens givare vid växellådan för att färdskrivaren ska sluta att registrera körtid. I vissa fall används en mer avancerad magnet som sedan styrs med en fjärrkontroll. Att använda en magnet är ett enkelt och inte särskilt kostsamt sätt att manipulera som under vissa förutsättningar kan vara svårt för polisen att upptäcka vid kontroller. Det finns även andra tekniska lösningar som används för att fuska. Även dessa kan vara svåra att upptäcka och ger samma resultat som när en magnet används. Från Polismyndigheten i Stockholms län menar man att något som ytterligare försvårar möjligheterna att upptäcka magnetmanipulationer är att dessa gärna sker på natten då det är få poliser i tjänst på vägarna. Vid företagskontroller där filer begärs in upptäcks inte magnetmanipulationer, detta sker bara vid vägkontroller.<sup>164</sup>

- Datafiler som försvinner:

Både färdskrivarens och förarkortets registrerade data ska kopieras och finnas tillgängliga. Ibland går förarkort eller färdskrivare sönder och då försvinner informationen. Enligt polisen har det förekommit att det funnits misstanke om att detta skett medvetet hos vissa mindre seriösa företag.

<sup>164</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, möte 2011-03-11.

- Ökad hastighet:

Enligt polisen förekommer det att en lastbil har en däckstorlek vid besiktningen av färdskrivaren (tvåårskontrollen) och sedan åker hem och där får en annan monterad. I detta fall kan lastbilen köras lite fortare utan att det framgår av färdskrivaren. Detta är ett fenomen som enligt polisen har upptäckts lokalt i norra Sverige. När man stör ut givarens signal till färdskrivaren påverkas även hastighetsregulatorn som ska förhindra att lastbilen körs alltför fort.

BILDEN NEDAN VISAR EN DIGITAL FÄRDSKRIVARE DÄR EN MAGNET PLACE-RATS PÅ FÄRDSKRIVARENS GIVARE VID VÄXELLÅDAN.



Källa: Polismyndigheten i Västra Götaland.

Enligt den tyska federala byrån för godstransporter (BAG) kan andelen gods-transporter i Tyskland där färdskrivarna har manipulerats uppskattas till ungefär 20 procent.<sup>165</sup> Enligt den polska tillsynsmyndigheten Gidt utgjorde manipulerade färdskrivare 0,26 procent av de överträdelser som identifierades under 2009. Motsvarande andel har därefter ökat till 1,9 procent för 2010 och till 2,32 procent för 2011.<sup>166</sup> Enligt uppgift från Rikspolisstyrelsen finns inte några motsvarande uppgifter att tillgå som belyser hur det ser ut Sverige.<sup>167</sup>

#### 4.4.6 Lagföring vid fusk med färdskrivare

När det gäller att kunna lagföra en förare eller fordonsägare som utrustat eller använt ett fordon med fuskutrustning är detta enligt polisen mycket svårt. Ett skäl till detta är att ingen vill kännas vid utrustningen eller att den används. Som exempel har polisen i Västra Götaland hittills bara haft två fall där förare erkänt att de använt utrustningen och ett fall att den monterats. Det finns även

<sup>165</sup> BAG, möte i Köln 2011-11-15.

<sup>166</sup> GIDT, möte i Warszawa 2011-11-21.

<sup>167</sup> Rikspolisstyrelsen, möte 2011-11-17.

några fall där ett fordon köpts begagnat av auktoriserad återförsäljare med monterad ”fuskutrustning”.

Enligt polisens MUR-grupp har problem med att kunna lagföra vid manipulationer med färdskrivare påtalats under många år. I enlighet med den svenska kör- och vilotidsförordningen krävs uppsåt, och straffpåföljden är i förekommande fall dagsböter. Polisen efterlyser penningböter i stället för dagsböter för fall där färdskrivarutrustning manipulerats eftersom det skulle ge möjlighet till lagföring på plats. Polisen pekar även på att det kan kosta ca 1 500 kronor i dagsböter att manipulera färdskrivaren medan ett litet över-skridande av kör- och vilotidsreglerna kan ge 3 000 kronor i böter. Enligt polisen är detta ett problem som blir särskilt tydligt när det gäller förare från länder där lönenivån är betydligt lägre. För svenska förare är dagsböter ett mycket allvarigare straff eftersom det påverkar Transportstyrelsens bedömning vad gäller körkort och trafikillstånd. Från polisens MUR-grupp efterlyser man att det måste bli mer kännbart än vad det är i dag att manipulera färdskrivare.

Sveriges Åkeriföretag menar att vid manipulering av färdskrivare har det funnits ett uppsåt då detta inte är något som sker av oaksamhet. Från Sveriges Åkeriföretag menar man vidare att penningböter i stället för dagsböter skulle innebära att allvaret i brottet devalveras.<sup>168</sup>

I uppföljningen har Åklagarmyndigheten pekat på att det av ansvarsbestämmelserna i förordningen om kör- och vilotider och färdskrivare m.m.<sup>169</sup> framgår att brott mot förordningen i första hand ska lagföras mot brottsbalken.<sup>170</sup> När det gäller manipulering av digital färdskrivare skulle det brott som kommer i fråga kunna vara dataintrång. Från Åklagarmyndigheten uppges att man inte känner till att det hittills finns något sådant avgörande. Däremot finns avgöranden när det gäller analoga färdskrivare som visar att urkundsförfalskning kan bli aktuellt som brottsrubricering vid manipulering av diagrambladen.<sup>171</sup>

Vägverket har redovisat att det i andra länder finns en betydligt tuffare hållning till manipulationer med färdskrivare. I t.ex. Frankrike anses det, vid sidan av olovlig yrkesutövning eller förhindrande av kontroll, att manipulation av färdskrivare eller data/diagramblad hör till den allvarligaste typen av överträdelser. I dessa fall av överträdelser kan bötesbeloppen handla om 1 500 euro och uppåt. Beloppen för olika överträdelser adderas till varandra.<sup>172</sup>

<sup>168</sup> Sveriges Åkeriföretag, e-brev 2012-01-26.

<sup>169</sup> Förordning (204:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. (10 § 9 kap.).

<sup>170</sup> I brottsbalken 4 kap. 9 c § anges att den som i annat fall än som sägs i 8 och 9 §§ olovligen bereder sig tillgång till en uppgift som är avsedd för automatiserad behandling eller olovligen ändrar, utplånar, blockerar eller i register för in en sådan uppgift döms för dataintrång till böter eller fängelse i högst två år. Detsamma gäller den som olovligen genom någon annan liknande åtgärd allvarligt stör eller hindrar användningen av en sådan uppgift.

<sup>171</sup> Åklagarmyndigheten, e-brev 2012-01-25.

<sup>172</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Rapport maj 2008.

#### 4.4.7 Böter och sanktionsavgifter för överträdelser av regler för kör- och vilotider

##### *Böter för överträdelser av regler om kör- och vilotider och färdskrivare*

I Sverige kan överträdelser av reglerna för kör- och vilotider och färdskrivare medföra böter om 1 800 eller 3 000 kronor till föraren för den första förseelsen. Därefter halveras bötesbeloppen för alla brott därutöver tills ett tak om 10 000 kronor nås. I bilaga 10 finns en sammanställning över olika överträdelser av kör- och vilotider och bötesbelopp och sanktionsavgifter för dessa.

Med hänvisning till kontrolldirektivet<sup>173</sup> finns förslag till differentiering av ordningsboten med nya ordningsbotsbelopp i Sverige. Med ett nytt system kommer överträdelserna att, till skillnad från i dag, indelas i flera nivåer enligt följande:

- Mycket allvarlig överträdelse.
- Allvarlig överträdelse.
- Mindre allvarlig överträdelse.

Med nuvarande system kan respektive förseelse ge mellan 1 800 och 3 000 kronor i böter. Enligt förslaget till nya böter kommer bötesbeloppen per förseelse att variera mellan 1 000 kronor och 4 000 kronor beroende på om det är en mindre allvarlig, allvarlig eller mycket allvarlig förseelse som begåtts mot reglerna om kör- och vilotider.<sup>174</sup>

Från åkeribranschen har man uttryckt missnöje med nuvarande bötessystem då en överträdelse av kör- och vilotidsreglerna med några få minuter kan medföra lika höga böter som en överträdelse om en eller flera timmar.

BILDEN NEDAN ÄR HÄMTAD FRÅN EN TYSK MOTORVÄGSKONTROLL AV TUNGA GODSTRANSPORTER.



Källa: Bilden togs i samband med uppföljningens besök hos Bag, 2011-11-15.

<sup>173</sup> Direktiv 2006/22/EG.

<sup>174</sup> Åklagarmyndigheten, Utvecklingscentrum i Malmö, möte 2011-05-18.



Inför 2012 har de internationella transportorganisationerna International Road transport Union (IRU) och Euro Control Route (ECR) enats om att trycka på för att få igenom krav på harmonisering av bötesnivåerna för tung trafik inom EU samt att böter utomlands ska kunna överklagas.<sup>175</sup>

I Tyskland medför överträdelser av kör- och vilotidsreglerna mellan 30 och 60 euro i böter per förseelse. För överträdelser av reglerna för färdskrivare utgår böter per förseelse med 75 eller 250 euro. När förare och företag bryter mot någon regel betalas böter som går till BAG, men om ärendet kommer till rätten och staten vinner målet går bötesbeloppet in i statskassan. Utländska förare som stoppas i Tyskland måste betala böter direkt vid kontrollen. Om de inte kan betala får polisen gå till åklagare som beslutar om vad som ska göras, t.ex. beslagta vissa saker i lastbilen. Förare som kör för tyska åkerier och som stoppas får en avi med bötesbeloppet hemskickad. Det är lokala myndigheter som skriver ut böter utifrån de underlag man får in efter vägkontroller.

I Danmark kan böter utgå till förare för brott mot kör- och vilotidsreglerna från 500 till 4 000 danska kronor och till företaget från 1 000 till 8 000 danska kronor. För överträdelser av reglerna för färdskrivare utgår böter med 3 000 danska kronor till föraren och 6 000 danska kronor till företaget. I en analysrapport från kommissionen konstateras att Finland har ett unikt sätt att hantera allvarliga överträdelser mot sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn då påföljden beräknas på basis av dagsböter som viktas mot bl.a. dagsinkomsten och antalet barn för den person som påföljden gäller.<sup>176</sup> I Polen utgår böter för överträdelser av kör- och vilotidsreglerna med 100–500 zloty (1 zloty motsvarar ca 2 svenska kronor) per förseelse och för överträdelser av reglerna för färdskrivare med mellan 50 och 500 zloty. En översyn av bötesnivåerna pågår och en höjning till 1 000 zloty är planerad. Det kan i sammanhanget noteras att de svenska bötesnivåerna ligger på en lägre nivå än i flera andra europeiska länders. I t.ex. Norge kan böter utgå för överträdelser av kör- och vilotider i intervallet 2 000–8 000 norska kronor för varje förseelse. Bötessatserna för överträdelser av reglerna för färdskrivare kan utgå med 6 000–16 000 norska kronor per förseelse. I uppföljningen har även framkommit att bötesnivåerna i Frankrike betraktas som höga. Enligt uppgift från tyska Bag blir de ofta kontaktade av förare på väg in i Frankrike som ber om att få en kontroll av kör- och vilotider och färdskrivare genomförd i Tyskland före inpasseringen i Frankrike. Enligt Bag är bakgrunden till dessa förfrågningar att det är väl känt att när överträdelser upptäcks i Frankrike medför detta mycket kännbara böter för förarna.

I uppföljningen har de intervjuade polismyndigheterna framfört att de uppfattar bötesnivåerna i Sverige för överträdelser av kör- och vilotider som låga och att detta är ett problem. Från t.ex. trafikpolisen i Stockholm har man

<sup>175</sup> Resforum och Trafikforum, webbplatsen [www.rt-forum.com](http://www.rt-forum.com), 2012-01-20.

<sup>176</sup> Europeiska gemenskapernas kommission. Rapport från kommissionen – Analys av sanktionerna för allvarliga överträdelser av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn, enligt medlemsstaternas lagstiftning. Bryssel 2009.05.15 KOM(2009) 225 slutlig.

pekat på att de flesta åkerier inte fuskar samtidigt som det finns en grupp som sätter i system att begå regelöverträdelser. När det gäller färjetrafiken mellan Sverige och Finland har man från den svenska polisens sida kunnat se att det förekommer att åkerier sätter i system att överträda reglerna för att på så sätt hinna med en tidigare färja än vad som skulle vara möjligt om kör- och vilotidsreglerna följdes. De begränsade resurser som finns för att genomföra poliskontroller innebär enligt polisen i Stockholm att oseriösa åkerier räknar in böteskostnaderna då detta ger större lönsamhet än att följa reglerna och inte betala böter.<sup>177</sup>

#### *Böter för överträdelser som begåtts utanför Sverige*

I enlighet med kör- och vilotidsförordningen ska den som uppsåtligt hindrar eller försvårar en kontroll dömas till böter. Böter ska också tilldömas den som utan lov uppsåtligt avlägsnar plomberingar av färdskrivarutrustning.

Svensk polis har inte befogenhet att lagföra förseelse som har begåtts i annat land, vilket innebär att då kör- och vilotider kontrolleras kan polisen inte lagföra en förare för överträdelser som skett utanför Sveriges gränser. I dessa fall rapporterar polisen i stället till Transportstyrelsen som tar ut en sanktionsavgift. Är föraren hemmahörande i ett annat land än Sverige har polisen möjlighet att på plats ta ut ett förskott på avgiften som betalas in till ett konto som Transportstyrelsen disponerar.

Enligt uppgift från Kronofogdemyndigheten finns det inte uppgifter att tillgå för att belysa hur stor del av de böter som döms ut i Sverige till yrkesförare som är bosatta utomlands som drivs in av polis och domstolar.

Rättsväsendets Informationssystem Ordnings Bot (RIOB) är ett system som används för registrering och uppföljning av föreläggande av ordningsbot utfärdad av polisen, tullen eller Kustbevakningen. Polisen har använt systemet sedan 1995, Tullverket sedan 2001 och Kustbevakningen sedan 2006. I systemet hanteras både domen och uppbörden (hanteringen av pengarna) av ordningsböter. Av de uppgifter som Rikspolisstyrelsen redovisat till trafikutskottet för 2009 framgår att det fanns skillnader mellan svenska och utländska transporter när det gäller andelen bötesärenden som lämnas vidare till Kronofogdemyndigheten för indrivning.

---

<sup>177</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, möte 2011-03-11.

TABELL 14 ANTAL BÖTER FÖR BROTT MOT FÖRORDNINGEN OM KÖR- OCH VILOTIDER, FÄRDSKRIVARE OCH AETR178 FÖRDELAT PÅ SVERIGE, ÖVRIGA NORDEN, ÖVRIGA EUROPA, ÖVRIGA VÄRLDEN (2009)\*

	Sverige	Övriga Norden	Övriga Europa	Övriga världen
Antal böter för brott mot förordningen om kör- och vilotider, färdskrivare och AETR	3 640	576	1 013	45
Böter för indrivning hos kronofogden	480	207	364	20
Böter för indrivning hos kronofogden (%)	13 %	36 %	36 %	44 %

\*Uppgifterna avser huvudsakligen (ca 90 procent) tung lastbilstrafik och trailrar.

Källa: Rikspolisstyrelsen, RIOB, (kod 700-745), e-brev 2011-09-27.

I fall där polisen utfärdar böter till utländska förare och böterna inte betalas lämnas ärendet vidare till kronofogden för indrivning. Där hanteras ärendena av myndighetens utlandsgrupp. För att driva in böterna överlämnar kronofogden ärendet till behörig myndighet i det land som föraren är hemmahörande i. Det är sedan den behöriga myndigheten som verkställer att böterna drivs in. De belopp som erhålls då indrivningen verkställts tillfaller den verkställande staten om inte annat avtalats mellan länderna. Den stat som verkställer indrivningen ska dock underrätta den stat där böterna har utfärdats om att betalningen av böter har verkställts.<sup>179</sup> Det kan noteras att de nordiska länderna har kommit överens om att de böter som drivs in överförs från det land som verkställer indrivningen till det land där böterna utfärdats. En fråga som har tagits upp mellan kronofogden och Rikspolisstyrelsen är vikten av att polisen vid utfärdandet av böter inhämtar korrekta adressuppgifter. Felaktiga adressuppgifter har annars visat sig försvåra verkställandet av bötesindrivning i andra länder.<sup>180</sup>

#### *Polisens handläggning av ordningsförelägganden vid kontroll av färdskrivarinformation*

Enligt kör- och vilotidsförordningen<sup>181</sup> ska en förare kunna redovisa vad han eller hon gjort under innevarande dag samt de 28 föregående dagarna. Detta kallas inom polisen för kontrollperiod på väg och ska utföras av polis eller bilinspektör. Överträdelse som skett i utlandet medför sanktionsavgift och bedöms för hela kontrollperioden. Då överträdelse sker i Sverige blir det böter. Om överträdelse upptäcks vid en kontroll ska dessa rapporteras. Detta rapporteringsförfarande kräver ett godkännande från den misstänkte. Poliser som rapporterar enligt polislagen (9 §) kan använda ordningsföreläggande. Sker överträdelse i Sverige kan polisen i princip bara rapportera till åklaga-

<sup>178</sup> Förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

<sup>179</sup> Rådets rambeslut 2005/214/RIF av den 24 februari 2005 om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff.

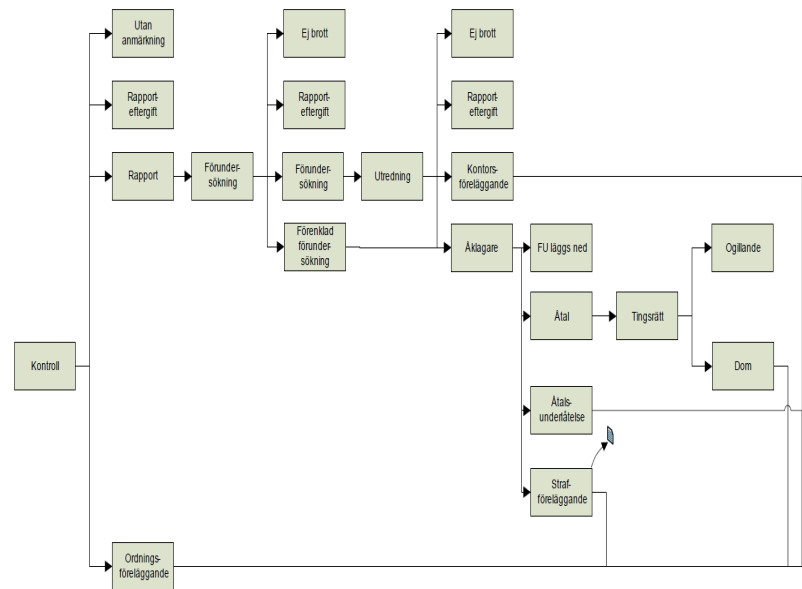
<sup>180</sup> Kronofogdemyndigheten, telefonsamtal med Margareta Löf 2011-11-01.

<sup>181</sup> Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. (8 § 7 kap.).

ren även i fall då den misstänkte erkänner. Detta beror på att ordningsboten inte går att använda på överträdelser som skett över tid. Som systemet är utformat nu kan polisen inte rapportera överträdelser som skett under kontrollperioden. Ordningsföreläggande kan inte utfärdas om det skett överträdelser vid olika tidpunkter. Inom trafikpolisen hos länspolismyndigheterna finns en gemensam grupp (MUR-gruppen) som består av poliser och bilinspektörer som arbetar för ökad samsyn och driver frågor som uppstår i trafikpolisens dagliga arbete.

MUR-gruppen har framfört att det är ett problem att polisen inte kan rapportera överträdelser som skett under kontrollperioden och menar att det behövs en förändring som innebär att det blir möjligt att utfärda ordningsföreläggande under kontrollperioden. Som motiv för detta anges både att det skulle göra att det går snabbare att redovisa dessa ärenden till Transportstyrelsens riskvärderingssystem men också att åklagarnas arbetsbörda med att utfärda strafföreläggande på redan erkända överträdelser blir mindre.<sup>182</sup>

Figuren nedan är en schematisk beskrivning av den efterföljande rättsprocessen i fall där polisen vid kontroll upptäcker överträdelser. I de fall ärendet resulterar i ett föreläggande eller dom redovisas ärendet till Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen.



Källa: Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsregler m.m.

Något som både polisen och Åklagarmyndigheten har uppmärksammat i uppföljningen är att det ännu inte finns någon svensk internationell överenskommelse som täcker in de senaste ändringarna av AETR-överenskommelsen. Eftersom det av förordning 1993:185 om arbetsförhåll-

<sup>182</sup> Polisen, e-brev 2011-10-03.

landen vid vissa internationella vägtransporter framgår vilka svenska internationella överenskommelser som gäller är den senaste giltiga överenskommelsen från 1992. Den innehåller en gammal version av AETR och det har gjorts ändringar efter detta. Inom Utrikesdepartementet håller man på att arbeta fram en svensk internationell överenskommelse för de senaste ändringarna och det pågår också ett arbete för att ta fram en ny förordning som ska ersätta förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. Som en följd av att den svenska lagstiftningen inte har uppdaterats i enlighet med ändringarna i AETR har polisen under lång tid ansett att myndigheten inte har kunnat skriva rapporter på förseelser mot denna lagstiftning. Från Åklagarmyndigheten menar man att sett ur ett rent teoretiskt perspektiv skulle rapporter kunna skrivas på den lagstiftning som gäller i Sverige. Samtidigt pekar Åklagarmyndigheten på att det finns problem då detta i så fall skulle ske utifrån en AETR-överenskommelse som eventuellt inte gäller i andra länder som redan uppdaterat sina regelverk.<sup>183</sup>

#### 4.4.8 Hindrande av fortsatt färd och direktbetalning av böter

Enligt kör- och vilotidsreglerna ska polisen hindra fortsatt färd med ett fordon om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Till dess att orsaken till en överträdelse har åtgärdats ska polisen vidare hindra fortsatt färd med ett fordon i fall då kör- och vilotidsreglerna har överträtts på ett sätt som uppenbart kan utgöra ett hot mot trafiksäkerheten.<sup>184</sup>

I uppföljningen har de svenska polismyndigheterna framhållit att det finns ett stort problem när det gäller att kunna hindra fortsatt färd ute på vägarna. Ett hindrande av fortsatt färd sker muntligt och det är enligt polisen vanligt att förare avviker från platsen där de fått tillsägelse om att stanna så snart polisen lämnar området. Då polisen har begränsade resurser har de vanligtvis inte möjlighet att stå kvar och bevaka att en förare tar ut t.ex. en föreskriven rast. I uppföljningen har framkommit att det problem som uppmärksammats i Sverige kring detta inte är utgör något problem i de besökta länderna då de har större utrymme att vidta åtgärder än som är möjligt i Sverige.

Från polismyndigheterna har man också påtalat att även om man har rätt att hindra fortsatt färd i de fall som tilldelade böter inte betalas så saknas de reella verktyg som polisen skulle behöva ha tillgång till i Sverige. Polisen efterlyser därför utökade möjligheter att vidta åtgärder på liknande sätt som finns i andra länder när det gäller att kunna hindra fortsatt färd. Se vidare avsnitt 7.5.3 där detta beskrivs utförligare.

I november 2009 behandlade justitieutskottet ett antal motionsyrkanden om att polisen bör ges möjlighet att på plats kräva direkt betalning vid lagöverträdelser av yrkesförare. Justitieutskottet konstaterade att det pågår ett visst arbete i fråga om avgifter på trafikområdet men att utskottet när det

<sup>183</sup> Åklagarmyndigheten, e-brev 2012-01-25.

<sup>184</sup> Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.

gäller böter emellertid inte var berett att föreslå någon motsvarande möjlighet till direktbetalning.<sup>185</sup>

Finland har fr.o.m. den 1 juni 2011 infört en ny påföljd som polisen kan använda då förare konstateras ha fiffilat med färdskrivaren. Den nya påföljden innebär att polisen i dessa fall ges möjlighet att utfärda omedelbart körförbud.<sup>186</sup>

#### 4.4.9 Hanteringen av kör- och vilotidsärenden hos åklagarmyndigheterna

##### *Komplicerad lagstiftning*

Under uppföljningen har Åklagarkammaren i Luleå pekat på att det är svårt att hantera regleringen av kör- och vilotider då dessa ärenden utgörs av EG-rätt i kombination med den svenska lagstiftningen. Enligt åklagarkammaren behövs en annan lagstiftningsteknik. EU-rätten behöver omvandlas till svensk lag, i stället för att som nu ofta sker göra hänvisningar i lagen till EU-rätten. Det tar nu lång tid att hitta rätt i mängden av bestämmelser. Lagstiftningen upplevs ofta vara alltför komplicerad i förhållande till brottets straffvärde.<sup>187</sup>

Ett problem som polisen pekar på är att regelverken är komplexa och att det är de juniora åklagarna som får hantera trafikbrotten när det i stället skulle behövas särskilda trafikåklagare. Polisen i Norrbotten har även pekat på att det kan uppkomma problem i nästa led när ett ärende ska behandlas i domstolen eftersom det inte finns någon garanti för att den som dömer i målet är intresserad av frågan.<sup>188</sup>

Åklagarmyndighetens utvecklingscentrum i Malmö har pekat på att de tar fram rättspromemorior och att detta bl.a. har gjorts för kör- och vilotider och cabotage i syfte att sprida kunskap till åklagarna. Därutöver har utvecklingscentrum också möjlighet att på den interna webbplatsen publicera information till åklagarna.<sup>189</sup> Enligt Åklagarkammaren i Luleå är detta inte tillräckligt och man efterlyser därför ytterligare insatser utöver de promemorior som utvecklingscentrum tar fram.<sup>190</sup>

Åklagarkammaren i Norrort ger även de en liknande beskrivning och menar att det allmänt sett ofta kan vara svårt att hitta i författningssamlingarna när det gäller olika regelverk inom trafikområdet. Detta menar man bl.a. har att göra med sättet att utforma hänvisningar och att det inte alltid sker uppdateringar som det ska. För att underlätta för dem som arbetar med yrkestrafiken efterlyser Åklagarkammaren i Norrort att Transportstyrelsen ska kunna lägga ut alla lagregler där de bemyndigas något, vilket skulle kunna ske med t.ex.

<sup>185</sup> Bet. 2009/10:JuU3 Lag om erkännande och verkställighet av bötesstraff inom Europeiska unionen, rskr. 2009/10:33.

<sup>186</sup> Finlands riksdag, e-brev 2011-11-02.

<sup>187</sup> Åklagarkammaren i Luleå, möte 2011-05-25.

<sup>188</sup> Polismyndigheten i Norrbottens län, möte 2011-05-25.

<sup>189</sup> Åklagarmyndigheten, utvecklingscentrum i Malmö, e-brev 2011-08-25.

<sup>190</sup> Åklagarkammaren i Luleå, möte 2011-05-25.

någon typ av elektroniskt navigeringsverktyg. Enligt Åklagarkammaren i Norrort skulle detta kunna underlätta både polisens och åklagarnas arbete, vilket i sin tur skulle kunna leda till att fler ärenden går igenom. Åklagarkammaren menar samtidigt att regelverket för kör- och vilotider inte är alltför komplicerat för dem som återkommande håller på med sådana ärenden, men att det däremot kan det vara lite svårare för en åklagare som mycket sällan får ett sådant ärende att hantera.<sup>191</sup>

Även Åklagarkammaren i Göteborg pekar på att reglerna för kör- och vilotider inte är en helt lättillgänglig materia. Av detta skäl menar man att det är bra att det är en handläggare som hanterar dessa ärenden i stället för att de sprids ut på flera.<sup>192</sup>

En ytterligare faktor som Åklagarkammaren i Luleå lyfter fram som ett problem är att kör- och vilotidsärenden och andra trafikärenden är s.k. mängdbrott. Vid hanteringen av mängdbrott ska Åklagarmyndigheten inte ägna sig åt avancerad juridik eftersom det ska gå snabbt. Till detta kommer enligt åklagarkammaren att det oftast inte lönar sig att lägga ned tid på dessa fall, eftersom de ofta blir ogillade i domstolen. Detta innebär att svårare ärenden ofta skrivs av hos Åklagarmyndigheten.<sup>193</sup>

Det kan i sammanhanget noteras att i Finland har Kommunikationsministeriet sammankallat en expertgrupp som har fått i uppgift att behandla hur bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare ska tolkas. Bakgrunden till detta är att reglerna uppfattas som komplicerade och öppna för tolkning och att det därför behövs en enhetlig inställning till reglerna hos alla berörda myndigheter. I expertgruppen ingår förutom myndigheterna även arbetsmarknadens parter och den branschrelaterade företagarorganisationen. De tolkningsinstruktioner som gruppen tar fram och uppdaterar redovisas på Kommunikationsministeriets webbplats.<sup>194</sup>

#### *Hantering av kör- och vilotidsärenden inom Åklagarmyndigheten*

Åklagarmyndigheten har till uppföljningen redovisat uppgifter om antalet kör- och vilotidsärenden som myndigheten har hanterat under 2007–2011. Av de uppgifter som redovisats framgår att Åklagarmyndighetens beslut om brottsmisstankar om överträdelse av kör- och vilotidsreglerna har ökat sedan 2010. Under 2010 beslutades inom Åklagarmyndigheten om avskrivningar och negativa åtalsbeslut<sup>195</sup> i ca 43 procent av fallen, vilket är en ökning jämfört med de tre föregående åren. Det kan jämföras med 2007 då motsvarande andel var ca 15 procent. Under den första del av 2011 som Åklagarmyndigheten har redovisat statistik för har motsvarande andel ökat ytterligare till ca 58 procent.

<sup>191</sup> Åklagarkammaren i Norrort, möte 2011-09-09.

<sup>192</sup> Åklagarkammaren i Göteborg, möte 2011-06-09.

<sup>193</sup> Åklagarkammaren i Luleå, möte 2011-05-25.

<sup>194</sup> Finlands riksdag, e-brev 2011-11-28.

<sup>195</sup> Med avskrivningar och negativa åtalsbeslut avses att förundersökning inte inleds, att förundersökning läggs ned eller att åtal inte väcks.

TABELL 15 ANTAL BROTTSMISSTANKAR OM ÖVERTRÄDELSE MOT KÖR- OCH VILOTIDSREGLERNA SOM BESLUTATS AV ÅKLAGARMYNDIGHETEN 2007–2011

	Beskrivning	2007	2008	2009	2010	2011 <sup>196</sup>	Totalt
Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.	Åtal	531	492	598	1 602	352	3 575
	Positiva åtalsbeslut (åtal ingår)	1 158	938	1 250	2 345	654	6 355
	Avskriv- ningar och negativa åtalsbeslut	211	621	836	1 766	899	4 333
	Totalt antal brottsmiss- tankar som beslutats*	1 369	1 559	2 086	4 111	1 553	10 688
Lag (2005:395) om arbetstid vid visst vägtrans- portarbete	Åtal	3	0	0	1	0	4
	Positiva åtalsbeslut (åtal ingår)	6	3	2	2	0	13
	Avskriv- ningar och negativa åtalsbeslut	3	2	7	3	0	15
	Totalt antal brottsmiss- tankar som beslutats*	9	5	9	5	0	27

\* Beslut fattas per brottsmisstanke och ett ärende kan innehålla olika typer av beslut.

Källa: Åklagarmyndigheten, e-brev 2011-10-26.

Det kan noteras att i den statistik som tagits fram av riksåklagaren ingår åtalsunderlåtelse i de positiva åtalsbesluten. Åtalsunderlåtelse är en form av lagföring utan att någon påföljd döms ut. En åtalsunderlåtelse kommer in i belastningsregistret, vilket i sin tur medför konsekvenser för körkort och Transportstyrelsens riskvärderingssystem m.m.

Enligt rättegångsbalken får åklagare besluta om åtalsunderlåtelse under förutsättning att något väsentligt allmänt eller enskilt intresse inte åsidosätts. Sådana förutsättningar avser bl.a. om det kan antas att brottet inte skulle föranleda annan påföljd än böter, om det kan antas att påföljden skulle bli villkorlig dom och det finns särskilda skäl för åtalsunderlåtelse eller om den misstänkte begått annat brott och det utöver påföljden för detta brott inte krävs påföljd med anledning av det föreliggande brottet. Från Åklagarmyndigheten pekar man på att man sedan något år även har möjlighet att lägga

<sup>196</sup> Uttag av uppgifter för 2011 avser 1 januari–16 maj.



ned en förundersökning trots att den faktiskt är slutförd och slutdelgiven om någon av de angivna förutsättningarna gäller.<sup>197</sup>

### *Beslut om kommande tillsynsprojekt inom Åklagarmyndigheten*

Åklagarmyndighetens utvecklingscentrum i Malmö redovisade den 30 januari 2012 till uppföljningen att det inom myndigheten beslutats om att genomföra ett tillsynsprojekt avseende tillsyn av trafikbrott begångna i den yrkesmässiga trafiken. Inom ramen för denna tillsyn kommer utöver brott mot kör- och vilotider även att behandlas bl.a. brott mot bestämmelser om farligt gods samt otillåten cabotage och liknande. I projektplanen för tillsynsprojektet anges att en särskilt aktuell fråga inom trafikbrotten gäller yrkesmässig trafik. I bakgrunden till tillsynsprojektet anges bl.a. att åklagarnas hantering av brott som begås i yrkesmässig trafik har kritiserats av branschorganisationer, att vissa polismyndigheter har synpunkter på hanteringen av dessa ärenden samt att frågan är föremål för en uppföljning inom riksdagens trafikutskott. Vidare hänvisas till att statistiska uppgifter som har tagits fram avseende kör- och vilotider indikerar att en uppföljning kan behöva göras utifrån att andelen negativa åtalsbeslut och avskrivningsbeslut har ökat markant mellan åren 2007 och 2011. Utvecklingscentrum anger också att vid den organisationsförändring som kommer att genomföras under 2012 och som rör hanteringen av mängdbrott inom Åklagarmyndigheten kan tillsynsrapporten fungera som ett stöd och främja en ökad enhetlighet i rättstillämpningen. Enligt utvecklingscentrum kan det utifrån den kommande tillsynsrapporten därutöver komma att senare övervägas om något utvecklingsprojekt ska genomföras för att en större enhetlighet och rättsenlighet ska uppnås.<sup>198</sup>

### *Rapportering av överträdelser*

En fråga som har diskuterats inom Åklagarmyndigheten är hur många förseelser mot kör- och vilotidsreglerna som ska rapporteras vid varje tillfälle och hur många av dessa som åklagarna ska lagföra. Inom Åklagarmyndigheten är man medveten om att frågan har stort intresse när det gäller det riskvärderingssystem som Transportstyrelsen håller på att utforma och man menar att det inte är givet vad som är rätt och fel i detta avseende.<sup>199</sup>

Något som Norrorts åklagarkammare menar är mindre bra är att polisen selekterar vilka och hur många överträdelser man tar upp och rapporterar. Som exempel kan det ha begåtts elva olika överträdelser, men polisen väljer ändå att bara rapportera ett par av dessa vidare. Från åklagarna anser man att alla överträdelser av betydelse borde rapporteras vidare eftersom det kan vara till hjälp för en åklagare när ett ärende ska upp i rätten. Tas alla överträdelser upp underlättas möjligheten att visa att det finns en systematik i överträdelserna, dvs. att det inte är enstaka händelser som det annars kan vara lätt att överse

<sup>197</sup> Åklagarmyndigheten, e-brev 2012-01-25.

<sup>198</sup> Åklagarmyndigheten, utvecklingscentrum i Malmö, e-brev 2012-01-31.

<sup>199</sup> Åklagarmyndigheten, utvecklingscentrum i Malmö, e-brev 2011-08-25.

med. Enligt Norrorts åklagarkammare blir det ibland svårigheter i rätten när man där inte anser att någon minut här och där utgör ett problem. Detta problem gäller inte bara kör- och vilotider, utan även andra överträdelser som t.ex. när lastbilar återkommande kör med mindre överlast. <sup>200</sup>

Från Åklagarkammaren i Göteborg uttrycks en annan uppfattning och man pekar på att eftersom maxböterna är 10 000 kronor tas inte alla förseelser upp i de fall det finns många brottsmisstankar mot samma person. Något som man uppmärksammat hos Åklagarkammaren i Göteborg är att polisen i Västra Götaland väljer att redovisa alla förseelser som man hittar vid kontroll av en förare. Detta innebär att det kan komma in ärenden till åklagaren där det redovisas 100 brottsmisstankar mot en person. För åklagarna medför detta att arbetet med dessa ärenden blir mycket tidskrävande. Till detta kommer att polisen inte kan överföra ärendena elektroniskt och att åklagarkammaren då måste koda om ärendet när det kommer in. <sup>201</sup> Åklagarna hänvisar till riksåklagarens riktlinjer med vägledning för åklagarnas tillämpning av reglerna i rättegångsbalken (RB) om förundersökningsbegränsning och åtalsunderlåtelse. <sup>202</sup>

Från Åklagarkammaren i Göteborg ifrågasätts varför brott mot kör- och vilotider är kriminaliserat. Enligt åklagarna kunde det vara rimligt med en avkriminalisering och att denna typ av överträdelser i stället hanterades genom att beläggas med administrativa avgifter. Det skulle utgöra en bättre form av sanktionsmöjlighet, anser man. Åklagarna ställer också frågan om detta inte borde vara en fråga som helt och hållet skulle skötas av polisen. Som jämförelse pekas på parkeringshanteringen där polisen får processa parkeringsärenden i domstolen.

Det kan här noteras att Justitiedepartementet den 31 mars 2011 tillsatt en utredning om användningen av straffrätt. Enligt direktiven till utredningen ingår bl.a. att analysera om det går att vara mer återhållsam med användningen av straffrätt inom olika områden och då främst inom specialstraffrätten. I detta nämndes transport- och trafikområdet särskilt. Utredningen ska enligt uppdraget avrapporteras den 2 april 2013. <sup>203</sup>

Åklagarmyndigheten i Göteborg pekar också på att polisen ofta för fram aspekter som trafiksäkerhet och konkurrens och pekar samtidigt på att det inte är åklagarnas sak att beakta sådant i hanteringen av dessa ärenden. Enligt åklagarna ska hanteringen av ärenden inte bygga på något annat än sådant som är relevant, dvs. den fråga som ska beaktas är om det har gjorts överträdelser av regelverket. <sup>204</sup>

En svårighet som påtalats från åklagarna är att det inom polisen ibland kan förekomma att man inte är så medveten om beviskrav som uppkommer när ärenden ska prövas. Vanligtvis tillämpas en linje som går ut på att inte begära kompletteringar från polisen i fall där det förekommer oklarheter. Enligt

<sup>200</sup> Åklagarkammaren i Norrort, möte 2011-09-09.

<sup>201</sup> Åklagarkammaren i Göteborg, möte 2011-06-09.

<sup>202</sup> RÅR 2008:2.

<sup>203</sup> Justitiedepartementet, dir. 2011:31.

<sup>204</sup> Åklagarkammaren i Göteborg, möte 2011-06-09.

Norrorts åklagarkammare innebär detta att det i praktiken tillämpas ett slags policy där bristfälligt underbyggda ärenden läggs ned.

### *Kompetens*

De polismyndigheter som har intervjuats under uppföljningen har beskrivit att man uppfattar att det finns stora kunskapsbrister hos Åklagarmyndigheten och att myndighetens organisation innebär att ärenden kan fördelas på vem som helst. Från bl.a. polisen i Stockholm efterlyser man att det borde finnas experter inom Åklagarmyndigheten som kan hantera kör- och vilotidsärenden och andra trafikärenden av mer komplicerad natur.<sup>205</sup>

#### **4.4.10 Samordnade kontroller**

Enligt kör- och vilotidsförordningen ska det genomföras samordnade vägkontroller av förare och fordon. Dessa kontroller ska genomföras samtidigt i Sverige och minst en annan stat inom EES vid minst sex tillfällen varje år. Vid de samordnade kontrollerna arbetar respektive kontrollmyndighet på sitt eget territorium. Transportstyrelsen ska ansvara för samordning med behöriga myndigheter i andra stater och med Rikspolisstyrelsen vid genomförandet av dessa kontroller.<sup>206</sup>

Enligt Transportstyrelsen har det genomförts ett antal samordnade kontroller under 2010 och 2011. Det har dock inte varit Transportstyrelsen utan Rikspolisstyrelsen som har ansvarat för samordningen av dessa.<sup>207</sup> Som exempel på gemensamma aktiviteter kring lastbilstrafiken kan nämnas att Rikspolisstyrelsen i samverkan med Tispol och de andra medlemsstaterna inom EES genomför samordnade kontroller av den tunga yrkesmässiga godstrafiken vid två tillfällen under året. Det första tillfället är på våren under vecka 7 och det andra tillfället är på hösten under vecka 41.<sup>208</sup>

Under den 11–17 oktober 2010 deltog 25 länder i det gemensamma genomförandet av lastbilskontroller på väg. Kontrollerna inriktades på hastighet, alkohol och droger, bältesanvändning, färdskrivare, överlast, farligt gods och dokumentbrott. Totalt stoppades 136 067 lastbilar under veckan och av dessa rapporterades överträdelser för 39 287 (ca 29 procent). Enligt Tispols analys av resultaten begicks ca 22 procent av överträdelserna i annat land än det lastbilen var hemmahörande i. Något som Tispol uppmärksammade efter dessa samordnade kontroller var att det är bekymmersamt att så många överträdelser av kör- och vilotidsreglerna kunde konstateras eftersom trötthet i trafiken kan få allvarliga konsekvenser.<sup>209</sup>

Tispol genomförde under 2011 en kontrollvecka för lastbilar den 14–20 februari motsvarande den föregående kontrollveckan. Även under denna

<sup>205</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, e-brev 2011-08-17.

<sup>206</sup> Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (6 § 7 kap.)

<sup>207</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2011-10-04.

<sup>208</sup> Rikspolisstyrelsen, e-brev 2012-01-25.

<sup>209</sup> Webbplatsen <https://www.tispol.org/lifesaver/operations/2010/tispol-operation-truck-11-17-october-2010>.

vecka deltog 25 länder. Totalt stoppades 188 547 lastbilar under veckan och av dessa rapporterades överträdelser för 58 415 (ca 31 procent). Enligt Tispols analys av resultaten begicks ca 18,5 procent av överträdelserna i annat land än det lastbilen var hemmahörande i. Tispol uppmärksammade särskilt problemet med att 450 lastbilsförare ertappades under veckan med att ha använt alkohol eller andra droger.<sup>210</sup>

Tispol har också ett nära samarbete med Cashprojektet. Som exempel på Cashaktiviteter där poliser från Sverige har deltagit under 2011 kan nämnas gemensamma kontroller av tung trafik i Norge (16 mars), Danmark (12–14 april) och Estland (7–9 juni). Syftet med dessa insatser är att tillsynsmyndigheterna på plats ska ha möjlighet att lära av andra länders sätt att arbeta samtidigt som detta ska medverka till att förbättra kontaktnäten och utbytet mellan länderna.<sup>211</sup>

## 4.5 Kontroller av kör- och vilotider i företag

### 4.5.1 Överföring av ansvar för kör- och vilotidskontroller i företag

#### *Överföring till Transportstyrelsen av ansvaret för tillsynen av vägarbetstidslagen*

Vägarbetstidslagen<sup>212</sup> gäller fr.o.m. den 1 juli 2005 och omfattar anställda som deltar i de vägtransporter som omfattas av kör- och vilotidsreglerna. Efter en ändring omfattar lagen nu även egenföretagare som därmed fått samma arbetstidsregler som anställda förare. Den gäller för förare som är stationerade i Sverige oavsett om de kör i Sverige eller i ett annat land. I vägarbetstidslagen regleras bl.a. hur mycket en anställd respektive egenföretagare får arbeta och när rast ska tas. Från och med den 1 januari 2011 har ansvaret för tillsynen av vägarbetstidslagen överförts från Arbetsmiljöverket till Transportstyrelsen.

#### *Överföring av ansvar för företagskontroller av kör- och vilotider från polisen till Transportstyrelsen och införande av avgiftsfinansierade företagskontroller*

Syftet med regelverket för kör- och vilotider är att bidra till en sund konkurrens inom transportnäringen samt att förbättra trafiksäkerheten på vägarna och arbetsvillkoren för förarna. För att Sverige ska kunna leva upp till kraven om andelen kör- och vilotidskontroller som ska genomföras i enlighet med

<sup>210</sup> Webbplatsen <https://www.tispol.org/lifesaver/operations/2011/tispol-operation-truck-14-20-february-2011>.

<sup>211</sup> Webbplatsen [www.cash-project.eu/](http://www.cash-project.eu/).

<sup>212</sup> Lag (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete.

det s.k. kontrolldirektivet<sup>213</sup> behöver antalet kontroller öka under de närmaste åren.

Den 1 januari 2011 fördes ansvaret för företagskontrollerna av kör- och vilotider över från polisen till Transportstyrelsen.<sup>214</sup> I enlighet med riksdagens beslut har Transportstyrelsens verksamhet avseende tillstånd, tillsyn och registerhållning från samma tidpunkt i huvudsak gjorts avgiftsfinansierad.<sup>215</sup> Förändringen innebär att alla som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska betala en årlig tillsynsavgift.<sup>216</sup> Som även har beskrivits i avsnitt 3.1 ingår kör- och vilotidskontroller i företag som en del av myndighetens tillsynsverksamhet och är därmed avgiftsfinansierad. För fordon som är i trafik och kan komma att användas för transporter som omfattas av kör- och vilotidsförordningen uppgår den årliga tillsynsavgiften för 2011 till 500 kronor per fordon. Under hösten skickar Transportstyrelsen ut avier med avgifter till alla som äger ett fordon som någon gång under året kan komma att genomföra transporter som omfattas av regelverken för kör- och vilotider. Till grund för beslutet om tillsynsavgift ligger uppgifter i vägtrafikregistret. Under 2011 är det ungefär 70 000 lastbilar som Transportstyrelsen fakturerar tillsynsavgift med 500 kronor för. Den som får en avi men inte anser sig omfattas av reglerna om kör- och vilotider kan skriftligen inom tre veckor överklaga Transportstyrelsens beslut till Förvaltningsrätten i Karlstad.<sup>217</sup>

Från Sveriges Åkeriföretag Syd uttrycks en tveksamhet till det nya avgiftsfinansierade systemet för företagskontroller. En del av kritiken grundas på att Transportstyrelsen tar in tillsynsavgifter från åkerierna trots att det inte kom-

<sup>213</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG.

<sup>214</sup> Frågan om att överföra ansvaret för kör- och vilotidskontroller i företag från polisen till Transportstyrelsen behandlades i Transportstyrelseutredningens huvudbetänkande Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m. (SOU 2008:44) och Vägverkets, i samråd med Rikspolisstyrelsen, framtagna rapport Kontroller för sund konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nyttotrafiken på väg (N2007/5530/TR). I budgetpropositionen för 2010 aviserades regeringens avsikt att fr.o.m. den 1 januari 2011 överföra uppgifter i fråga om kontroller av kör- och vilotider i företag från polisen till Transportstyrelsen (prop. 2009/10:1). Regeringen gav i december 2009 Transportstyrelsen i uppdrag att vidta förberedande åtgärder för att kunna ansvara för denna kontrollverksamhet. Transportstyrelsen överlämnade den 1 juli 2010 en framställan till regeringen med förslag till de författningsändringar som krävs för att ansvaret för kontrollerna skulle kunna föras över till Transportstyrelsen. Regeringen överlämnade i januari 2011 en proposition (2010/11:62 Kontroll av färdskrivare) till riksdagen med förslag om att en tjänsteman vid Transportstyrelsen som har ett särskilt förordnande ska ha rätt att kontrollera ett fordons färdskrivare. Vidare föreslogs att tjänstemannen för detta ändamål ska ha rätt till tillträde till bl.a. ett företags fordon och lokaler. Dessa lagändringar trädde i kraft 2011-05-01.

<sup>215</sup> Transportstyrelsen har redovisat ett antal krav som helst bör vara uppfyllda när det gäller avgiftskonstruktion för viss tillsynsverksamhet. Till de angivna kraven hör bl.a. att avgifterna bör vara kostnadsbaserade samt reglerade i lag och inte får strida mot EU:s regelverk eller andra överstatliga överenskommelser. Avgiftskonstruktionen bör uppfattas som rättvis samt innebära att de avgifter som tas ut inte medför snedvridningar i konkurrens. Avgiftskonstruktionen bör inte heller vara för komplicerad och kostnadskrävande att administrera samt förutsägbar över tid.

<sup>216</sup> Transportstyrelsen har till den 1 januari 2011 arbetat i ett särskilt projekt med syftet att skapa förutsättningar för att ta ut avgifter för myndighetens tjänster på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt. Avgifter inom yrkestrafikområdet – Redovisning av regeringsuppdrag. Dnr TSV 2009-16134.

<sup>217</sup> Transportstyrelsen. Avgifter inom yrkestrafikområdet – Redovisning av regeringsuppdrag. Dnr TSV 2009-16134.

mer att genomföras mer än ytterst få företagskontroller under 2011. Man menar också att det finns en uppenbar risk för att detta problem finns kvar även på längre sikt även om verksamheten successivt kommer att utökas.

Transportstyrelsen har utifrån de inventeringar som myndigheten genomförde inför övertagandet av kör- och vilotidskontrollerna i företag konstaterat att det inte funnits någon gemensam arbetsmetod hos de olika länspolismyndigheterna i genomförandet av kontrollerna. Polismyndigheterna hade i stället utvecklat ett stort antal kontrollmetoder med olika innehåll och upplägg. Utifrån detta har Transportstyrelsen valt att inte överta någon av de arbetsmetoder som polisen tillämpade. Myndigheten har i stället valt att söka utveckla en egen arbetsmetod med utgångspunkt från att kraven i kontrolldirektivet ska kunna uppfyllas.<sup>218</sup>

Inom Transportstyrelsen pågår för närvarande ett uppbyggnadsarbete för att hantera övertagandet av företagskontrollerna. Transportstyrelsen har uttalat en målsättning om att så snart som möjligt uppnå det kvantitativa målet om kontroll av 1,5 procent av utförda transportarbetsdagar, vilket motsvarar ca 280 000 kontrollerade dagsverken. Då polisen ska genomföra motsvarande andel kontroller på väg blir det tillsammans ca 560 000 kontrollerade dagsverken eller 3 procent av utförda transportarbetsdagar. Enligt Transportstyrelsen kommer myndigheten inte att nå det uppsatta målet under 2011 eftersom man under året fortfarande har hållit på med ett uppbyggnadsarbete.

#### *Förberedelser och tillvaratagande av erfarenheter från tidigare tillsynsinsatser*

Utifrån EU:s krav på ökad andel kör- och vilotidskontroller samt att överföringen av ansvar för företagskontroller till Transportstyrelsen bl.a. syftade till att lägga ett ökat fokus på företagen i stället för som tidigare, i huvudsak på lastbilsförarna, har Transportstyrelsen valt en ny inriktning. Transportstyrelsen konstaterade inför övertagandet att polisen bara i liten omfattning riktat fokus på företagets planering, kontroll, uppföljning och åtgärder för att minimera överträdelser av regelverken. Transportstyrelsen pekade på att målsättningen för att utforma ett system för företagskontroller främst låg på att förbättra konkurrensvillkoren, men även på att förbättra trafiksäkerheten på vägarna och arbetsvillkoren.<sup>219</sup>

Från polisen har i samband med uppföljningen framhållits att man inte ska ses som en konkurrensregulator utan att den primära uppgiften för polisen är att upprätthålla trafiksäkerheten på vägarna.<sup>220</sup>

Utifrån den inventering som Transportstyrelsen genomförde inför att ansvaret för kör- och vilotider övertogs har myndigheten konstaterat att det finns vissa likheter mellan Transportstyrelsens företagskontroller och polisens företagskontroller. Samtidigt har Transportstyrelsen pekat på att man har

<sup>218</sup> Transportstyrelsen. Kontroll av kör- och vilotider i företag – Framställning till regeringen. Promemoria 2010-07-01.

<sup>219</sup> Transportstyrelsen. Rapport den 1 mars 2010. Dnr TSV 2009-16134.

<sup>220</sup> Uppföljningsgruppen, möte med polisen i Västra Götaland 2011-11-08.

behövt bygga upp en egen modell för genomförandet av företagskontrollerna. Ett av skälen för detta har varit att de olika länspolismyndigheterna har arbetat på olika sätt med företagskontrollerna och att det inte har funnits någon gemensam och etablerad metod för genomförandet av polisens företagskontroller.<sup>221</sup>

Inom polisen har det vanligtvis varit bilinspektörer som genomfört kontrollerna av de utskrifter från färdskrivare som företagen har lämnat. Då Transportstyrelsen genomförde en första rekrytering av personal (sju personer) som kommer att ha till uppgift att genomföra företagskontroller har man haft en delvis annorlunda kravspecifikation för dem som rekryteras än den som använts inom polisen. Det finns i dag inte någon bilinspektör verksam inom den grupp som Transportstyrelsen rekryterat. Det bör samtidigt sägas att det hittills bara är en liten del av den personalmängd som tidigare har skisserats som är på plats inom Transportstyrelsen. Orsaken till detta är att myndigheten fortfarande håller på med systemuppbyggnad och att företagskontrollerna därmed inte har kommit i gång. Under förutsättning att det anställningsstopp som har funnits inom Transportstyrelsen under andra delen av 2011 hävs, kommer enligt plan ytterligare personal att rekryteras då systemen har kommit på plats.

Från polismyndigheterna har det under uppföljningen framförts olika synpunkter på att ansvaret för kontroller av kör- och vilotider i företag har överförs till Transportstyrelsen. Från polisen i Norrbotten har man pekat på att det är bra att företagskontrollerna inte längre ska genomföras av polisen eftersom de varit resurskrävande och polisen under ett år bara hann genomföra ett fåtal. Enligt polisen i Norrbotten har det hittills inte förekommit något utbyte mellan polismyndigheten i deras län och Transportstyrelsen kring företagskontrollerna och hur de kommer att bedrivas.<sup>222</sup>

#### *Åkeribranschens synpunkter på att företagskontrollerna har överförs till Transportstyrelsen*

Från Sveriges Åkeriföretag menar man att de nuvarande regelverken för kör- och vilotider i stort uppfattas som bra. Samtidigt har det i samtliga intervjuer som uppföljningen genomfört med branschorganisationen centralt och regionalt framhållits farhågor om att en alltför hård och stelbent tillämpning på sikt kan komma att innebära problem för de svenska åkerierna. Då Transportstyrelsen under 2011 ännu inte har genomfört de företagskontroller som EU föreskriver går det ännu inte att säga något om hur det kommer att bli. Enligt Sveriges Åkeriföretag är det viktigt att Transportstyrelsen inte har en hårdare regeltillämpning än andra EU-länder eftersom det skulle kunna slå mot den svenska åkerinäringen. Sveriges Åkeriföretag har samtidigt framhållit att man ser det som mycket otillfredsställande att Transportstyrelsen ännu inte har fått i gång verksamheten med företagskontroller. Likaledes pekar Sveriges Åkeri-

<sup>221</sup> Transportstyrelsen. Rapport den 1 mars 2010. Dnr TSV 2009-16134.

<sup>222</sup> Polismyndigheten i Norrbottens län, möte 2011-05-25.

företag på att det är ett problem att åkeriföretagen betalar avgifter för tillsyn 2011 trots att det inte utförs några företagskontroller. Transportstyrelsens informationsinsatser under 2011 har dock uppfattats som positiva av Sveriges Åkeriföretag.

#### 4.5.2 Branschens egenkontroll

Transportföretagen har i enlighet med EU-förordningen om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet ett ansvar för att organisera transporter på ett sätt så att förarna kan följa de regler som finns om kör- och vilotider och färdskrivare.<sup>223</sup> I detta ingår att på lämpligt sätt regelbundet informera och kontrollera förarna för att säkra att reglerna följs. Hur egenkontrollen ska utföras är dock inte definierat i nuvarande regelverk.

Inför att ansvaret för företagskontrollerna av kör- och vilotider överfördes från polisen undersökte Transportstyrelsen hur företagen följer regelverken och sköter den föreskrivna egenkontrollen. Resultaten visade på låg regelefterlevnad och att ca 75 procent av antalet producerade transportarbetsdagar inte utförs enligt gällande regelverk. Den slutsats som drogs av detta är att om det fanns en fungerande egenkontroll inom företagen i branschen skulle denna andel sannolikt vara lägre. Vidare konstaterades att det inte finns någon löpande uppföljning eller offentlig statistik att tillgå som visar omfattningen eller utfallet av de egenkontroller som faktiskt genomförs; därmed är kunskapen om den föreskrivna egenkontrollen låg hos såväl myndigheter som branschen.<sup>224</sup>

Under uppföljningen har det även från polisen framförts att företagets egenkontroll visar på betydande begränsningar. Detta framgår av att man för vissa företag kan se återkommande överträdelser av regelverk och att detta fortgår utan förändringar.

Sveriges Åkeriföretag pekar på att man som branschorganisation på olika sätt kan verka för ökad regelefterlevnad hos företagen, t.ex. genom utbildning och information samt att man också gör det. Samtidigt framhålls att de företag som inte har för avsikt att följa regelverken, dvs. de som är oseriösa, kan vara svåra eller omöjliga att nå ut till och att det således finns en begränsning i vad branschen själv kan åstadkomma för ökad regelefterlevnad. Därför menar Sveriges Åkeriföretag att myndigheternas tillsynsinsatser är viktiga, och man efterlyser en kraftsamling inom området. Enligt Sveriges Åkeriföretag är det annars de oseriösa företagen som kommer att slå ut de seriösa från marknaden.<sup>225</sup>

<sup>223</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85.

<sup>224</sup> Transportstyrelsen. Rapport den 1 mars 2010. Dnr TSV 2009-16134.

<sup>225</sup> Sveriges Åkeriföretag Syd, möte 2011-05-18.



### 4.5.3 Ett riskvärderingssystem för företagskontroller

I enlighet med EU:s kontrolldirektiv ska medlemsstaterna införa ett riskvärderingssystem för företag. De företag som vid en tillsyn visat sig ha upprepade överträdelser av reglerna om kör- och vilotider ska kontrolleras oftare och mer ingående. Enligt kraven ska ett riskvärderingssystem omfatta överträdelser av bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare. Medlemsstaterna har därutöver även möjlighet att koppla kontrollresultat till systemet från andra regleringsområden.

Kriterierna och de närmare bestämmelserna för genomförande av ett sådant system diskuteras i en kommitté<sup>226</sup> som biträder kommissionen i syfte att inrätta ett system för utbyte av information om bästa metoder.

Transportstyrelsen håller för närvarande på att utveckla ett system för riskvärdering (urvalssystem) som innebär att företag kommer att kontrolleras olika ofta beroende på hur väl de följer regelverket för kör- och vilotider. Företag med en god reglefterlevnad och få överträdelser kommer att kontrolleras mer sällan medan företag som visar låg reglefterlevnad ska kontrolleras ofta.<sup>227</sup>

För att kunna göra bra urval efterfrågar Transportstyrelsen hjälp av andra myndigheter, främst polisen. Transportstyrelsen har inlett ett samarbete med Rikspolisstyrelsen för att hitta kanaler och samordna informationsflödet. Transportstyrelsen har också bildat en arbetsgrupp där representanter för Rikspolisstyrelsen, Ekobrottsmyndigheten och Skatteverket medverkar.

Enligt Transportstyrelsen har myndigheten tillgång till underrättelser om ordningsförelägganden, strafförelägganden, beslut om åtalsunderlåtelse, domar, tips från enskilda och branschorganisationer samt underrättelser från andra EU-länder. Förutom polisens underrättelser om brott mot kör- och vilotider avser Transportstyrelsen även att ta hänsyn till polisens underrättelser om andra trafikbrott, uppgifter från Skatteverket om obetalda skatter och avgifter, resultat av Transportstyrelsens egen tillsynsverksamhet samt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister. Enligt Transportstyrelsen räcker dock inte denna information för att hitta alla företag som gör allvarliga fel. Myndigheten menar samtidigt att den information man har är till hjälp för att göra urval som innefattar att de företag som kontrolleras har begått brott mot reglerna om kör- och vilotider tidigare. Enligt Transportstyrelsen kan informationen användas som underlag då uppbyggnaden av en databas påbörjas så att myndigheten på sikt kan få till stånd en fullt utbyggd riskvärderad tillsyn.<sup>228</sup>

<sup>226</sup> Förordning (EEG) nr 3821/85, artikel 18.1.

<sup>227</sup> Ett företags riskvärde beräknas utifrån antalet överträdelser x överträdelsernas allvarlighetsgrad x tidsfaktor/antal kontrolltillfällen. Antalet överträdelser som belastar ett företag är summan av de överträdelser som upptäckts, vunnit laga kraft och kan kopplas till företaget. Varje överträdelsets värde ska belasta företagets riskvärde i upp till 36 månader.

<sup>228</sup> Transportstyrelsen Borlänge, möte 2011-08-23.

TABELL 16 ANTAL FÖRETAG DÄR FÖRETAGSKONTROLL GENOMFÖRTS 2006–2011 (TUSENTAL)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Antal kontrollerade företag	891	900	427	643	620	12*

Källa: Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Rapport maj 2008. RPS, möte 2011-11-17. \* Uppgiften för 2011 har redovisats av Transportstyrelsen och det kan noteras att besluten i dessa ärenden inte hade vunnit laga kraft före utgången av 2011.

Under 2011 har Transportstyrelsen genomfört urval manuellt när det gäller företagskontroller. Under året har totalt 12 företagskontroller inletts.<sup>229</sup>

Enligt Transportstyrelsen ökar ett riskvärderingssystem möjligheten att förbättra träffsäkerheten så att kontroller görs av de företag som inte följer regelverken. Samtidigt pekar man på att det finns begränsningar. När minst 90 procent av lastbilarna har digitala färdskrivare och systemet är fullt utbyggt kommer 4 procent av antalet dagsverken att kontrolleras under ett år medan övriga 96 procent inte kontrolleras. Enligt Transportstyrelsen kan detta innebära att det kommer att ta lång tid innan ett företag som inte sköter sig, men där detta inte framkommit på annat sätt, kommer att bli kontrollerat via stickprov.<sup>230</sup>

När det gäller tillämpning av regelverket finns enligt uppgift från de intervjuade polismyndigheterna skillnader mellan olika län när det gäller hur många överträdelser av kör- och vilotider som rapporteras. Detta har uppmärksammats av både polisen och Transportstyrelsen då det är en faktor som kan komma att påverka inputen till riskvärderingssystemet.

#### 4.5.4 Underrättelser mellan Sverige och andra länder

Som en input till de riskvärderingssystem som varje land ska bygga upp för genomförandet av företagskontroller lämnar länder underrättelser till varandra om utländska åkerier som begått överträdelser av kör- och vilotidsreglerna i det egna landet.<sup>231</sup>

Medlemsstaterna ska bistå varandra vid tillämpning och kontroll av efterlevnaden. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska regelbundet sända över tillgänglig information till varandra om överträdelse av föreskrifter som begåtts av personer som inte är bosatta i den ifrågavarande medlemsstaten och de påföljder som dessa överträdelser medfört. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska också regelbundet sända över all tillgänglig information till varandra om sanktioner som beslutats av en medlemsstat mot personer som är bosatta i staten för överträdelser som begåtts i andra medlemsstater.<sup>232</sup>

<sup>229</sup> Transportstyrelsen, telefonsamtal 2011-12-05.

<sup>230</sup> Transportstyrelsen Borlänge, möte 2011-08-23.

<sup>231</sup> Transportstyrelsen, möte 2011-08-23.

<sup>232</sup> På kommissionens webbplats finns en lista över de myndigheter som förmedlar information till kommissionen och de övriga medlemsstaterna,

I de länder som trafikutskottets uppföljning har tittat närmare på förmedlas underrättelserna av olika myndigheter. I Danmark förmedlas underrättelser via Rigspolitiet och i Finland via trafikpolisen nationellt och Social- och Hälsoministeriet. I Tyskland förmedlas underrättelser via transportministeriet (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) och i Polen via centrala tillsynsmyndigheten för vägtransporter (Główny Inspektorat Transportu Drogowego).

I Sverige ansvarar Transportstyrelsen för att förmedla underrättelser till och från andra länder. Under 2010 och första halvåret 2011 lämnades totalt 260 sådana underrättelser om företag till andra länder. Det land som Sverige lämnade flest underrättelser till var Finland (62), följt av Tyskland (44), Danmark (39) och Norge (30). När det gäller underrättelser från andra länder mottog Sverige under samma period totalt 28 stycken, varav 18 från Polen.<sup>233</sup>

TABELL 17 ANTAL UNDERRÄTTELSER MELLAN SVERIGE OCH ANDRA LÄNDER OM ÖVERTRÄDELSE AV KÖR- OCH VILOTIDER

	Antal underrättelser till andra länder		Antal underrättelser från andra länder	
	2011 jan-jun	2010 dec	2011 jan-jun	2010 dec
Bulgarien	6	1	–	–
Estland	12	6	–	–
Frankrike	–	–	–	–
Irland	1	1	–	–
Lettland	3	4	–	–
Litauen	4	3	–	2
Norge	16	14	–	6
Rumänien	–	1	–	–
Slovenien	2	0	–	–
Storbritannien	–	–	–	–
Tyskland	16	28	–	1
Österrike	1	–	–	1
Italien	–	–	–	–
Danmark	14	25	–	–
Finland	20	42	–	–
Holland	4	13	–	–
Luxemburg	–	–	–	–
Polen	7	14	11	6

[http://ec.europa.eu/transport/road/social\\_provisions/doc/enforcement\\_bodies\\_for\\_intra\\_community\\_liaison.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/doc/enforcement_bodies_for_intra_community_liaison.pdf)

<sup>233</sup> Under uppföljningen har Polismyndigheten i Stockholms län pekat på att de uppfattat att det längre tillbaka i tid förekom problem med de polskregistrerade lastbilarna i Stockholmsregionen. Enligt polisen har dock denna bild förändrats och man uppfattar att de polska lastbilarna inte längre utgör något problem. Enligt polisen är en viktig orsak till denna förändring att de polska myndigheterna har blivit betydligt hårdare i sin kontrollverksamhet. Däremot har man i Stockholmsregionen kunnat se att det återstår problem med lastbilar från vissa andra länder.

Slovakien	1	–	–	–
Spanien	–	–	–	1
Tjeckien	0	1	–	–
Ungern	–	–	–	–
Samtliga	107	153	11	17

Källa: Transportstyrelsen, möte 2011-08-23.

Enligt Transportstyrelsen har man under 2010 inte vidtagit några åtgärder mot svenska lastbilsåkerier enbart med anledning av att andra länder rapporterat överträdelser som begåtts av svenska åkerier utomlands. Transportstyrelsen menar dock att rapporteringar från andra länder kan ingå som en delmängd, när myndigheten beslutar om åtgärd. Anledningen till detta är att rapporterna rör enstaka händelser, och att en enstaka händelse i sig inte bedöms som tillräcklig grund för en återkallelse av trafikillståndet. Från och med 2011 ingår dessutom dessa rapporter som en delmängd när Transportstyrelsen väljer ut vilka trafikföretag som ska kontrolleras när det gäller företagskontroller av kör- och vilotider.<sup>234</sup>

Det finns ännu inte något färdigt elektroniskt system där överträdelser kan registreras. Den nuvarande hanteringen är därför att medlemsstaterna skickar dokument mellan sig som beskriver vilka överträdelser som begåtts. Enligt Transportstyrelsen är informationsmaterialet inte bra. Vissa medlemsstater har visat sig vara mer villiga att informera än andra. Samtidigt betonas att de övervakande myndigheterna i många länder har små resurser, något som bl.a. hör samman med budgetbesparingar i offentlig sektor som gjordes i samband med konjunkturnedgången 2008.<sup>235</sup>

#### 4.5.5 Sanktionsavgifter vid överträdelser av kör- och vilotider

##### *Administrativ sanktionsavgift för företag*

Administrativa sanktionsavgifter ska påföras de arbetsgivare som inte har gjort vad som ankommer dem för att förhindra förarens överträdelser mot kör- och vilotidsreglerna. En arbetsgivares ansvar gäller även om föraren begått överträdelser i annan stat inom EES eller i Schweiz.

Genom att ansvaret för svenska kontroller av kör- och vilotider i företag överfördes från polisen till Transportstyrelsen har detta samtidigt inneburit en avkriminalisering i fall där företag brister i att följa reglerna. I stället kan företag påföras en administrativ sanktionsavgift i de fall som företaget underlåter att planera, driva och följa upp den egna verksamheten på ett sådant sätt att de förare som är anställda eller anlitas följer reglerna. Företagen har skyldighet att planera transporter så att reglerna kan följas.

Enligt EU-kraven ska de sanktionsavgifter som medlemsstaterna tillämpar vara kännbara och avskräckande. Nivån på sanktionsavgifterna är klassifice-

<sup>234</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2011-09-23.

<sup>235</sup> Transportstyrelsen, möte 2011-08-23 samt e-brev 2011-10-19 och 2011-10-20.

rade i tre nivåer. För mindre överträdelse är avgiften 1 000 kronor, för allvarlig överträdelse 2 000 kronor och för mycket allvarlig överträdelse är avgiften 4 000 kronor. I en bilaga till kör- och vilotidsförordningen anges de nuvarande sanktionsavgifter som gäller i Sverige.

Enligt reglerna ska en avgift om 20 000 kronor per fordon tas ut om en företagskontroll inte kunnat genomföras på grund av att det inte har inkommit något material till Transportstyrelsen. Den administrativa sanktionsavgiften får uppgå till högst 200 000 kronor och får inte överstiga 10 procent av näringsidkarens årsomsättning.<sup>236</sup> Transportstyrelsen har också inom ramen för sin tillsyn möjlighet att vid upprepade eller allvarliga överträdelser av kör- och vilotider kunna göra en prövning avseende återkallande av trafikillstånd.

Då Transportstyrelsens övertagande av företagskontrollerna fr.o.m. 2011 fortfarande kan ses som nytt har myndigheten valt att tills vidare låta generaldirektören vara den som fattar beslut om administrativ sanktionsavgift till företag. Enligt Transportstyrelsen är ett viktigt skäl till detta att man noga vill följa att sanktionsavgifterna hamnar på ”rätt” nivå. Under 2011 har Transportstyrelsen manuellt hanterat tolv ärenden, men det har inte skickats någon faktura till något företag före utgången av 2011 eftersom besluten vid denna tidpunkt ännu inte hade vunnit laga kraft. Enligt Transportstyrelsen har man strävat efter viss flexibilitet i bedömningen av de första ärendena. Samtidigt framhålls att regler är regler och att det är lätt att sätta dessa ur spel om de inte tillämpas tydligt. Transportstyrelsen anger att man därför kommer att tillämpa en strikt bedömning och inte se mellan fingrarna vid t.ex. en överträdelse med 15 minuter om det inte finns särskilda skäl.<sup>237</sup>

I Sverige kunde företagen fram till 2006 åläggas en företagsbot på belopp från 10 000 och upp till 3 miljoner kronor för upprepade brott mot kör- och vilotidsreglerna.<sup>238</sup> I dag kan detta bara göras i kombination med brott som ger lägst dagsböter, något som med ett undantag inte gäller brott mot kör- och vilotider som har fastställda penningböter.<sup>239</sup> Det en arbetsgivare som återkommande bryter mot kör- och vilotidsreglerna kan riskera att drabbas av är indraget trafikillstånd. En sådan indragning beslutas av Transportstyrelsen med tingsrättens dom som underlag.<sup>240</sup>

<sup>236</sup> Årsomsättningen ska avse omsättningen närmast föregående räkenskapsår. Om överträdelsen har skett under det första verksamhetsåret eller om uppgifter om årsomsättning annars saknas eller är bristfälliga, får årsomsättningen uppskattas.

<sup>237</sup> Transportstyrelsen Borlänge, möte 2011-08-23.

<sup>238</sup> Åklagarmyndighetens utvecklingscentrum i Malmö har i uppföljningen påpekat att förseelser med endast penningböter inte har ett särskilt högt straffvärde och att detta innebar att möjligheten till detta var mycket teoretisk.

<sup>239</sup> Enligt förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. kan dock försvärande av kontroll enligt 9 kap. 1 § ge dagsböter och gäller i sådant fall såväl företagare som förare. Åklagarmyndighetens utvecklingscentrum har uppmärksammat att i och med att dagsböter är påförd kan också företagsbot användas mot ett företag. Enligt utvecklingscentrum känner man dock inte till att någon åklagare hittills har lyckats med att kunna använda detta.

<sup>240</sup> Falupolisen. Dalarnas tidningar 2011-10-03.

Enligt Transportstyrelsen återkallades totalt 233 tillstånd för yrkestrafik under 2010. Hur många av dessa som avsåg åkerier med tung lastbilstrafik kan man dock inte lämna uppgift om.<sup>241</sup>

#### *Sanktionsavgift för förare där överträdelse skett utanför Sverige*

Om det vid en kontroll i Sverige upptäcks att en förare har överträtt förordningen om harmonisering av viss social lagstiftning på vägtransportområdet utanför Sverige ska föraren påföras sanktionsavgift om 3 000 kronor då regler om 1) körtid, 2) raster, 3) dygnsvila och annan viloperiod samt 4) veckovila inte iakttagits. Sanktionsavgift om 1 800 kronor ska påföras förare som utanför Sverige överträtt förordningen om harmonisering av viss social lagstiftning på vägtransportområdet och inte iakttagit regler om att på färdskrivardigramblad eller på utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista redovisa avsteg från förordningens bestämmelser. I fall då sanktion har beslutats tidigare för samma överträdelser ska sanktionsavgift inte påföras. Om sanktionsavgifter ska beslutas gemensamt för flera överträdelser får det sammanlagda beloppet för en förare uppgå till högst 10 000 kronor.

Under 2010 fram till november 2011 har det inte funnits rutiner och konto för inbetalning av depositioner av sanktionsavgifter till Transportstyrelsen. Enligt polisen har detta inneburit att de inte har kunnat betala in avgiftsdepositioner till Transportstyrelsen under denna period. Problemet är nu åtgärdat.<sup>242</sup>

#### *Sanktionsavgift till arbetsgivare och böter för förare*

I kör- och vilotidsförordningen anges att ansvar enligt denna förordning inte inträder om straff kan dömas ut enligt brottsbalken eller lagen om straff för vissa trafikbrott eller om sanktionsavgift kan påföras enligt förordningen.<sup>243</sup> Grundprincipen är att man inte ska kunna bestraffas två gånger för samma överträdelse och därmed ska ingen dömas till böter om han eller hon kan påföras sanktionsavgift i stället.

Även om den uttalade grundprincipen gäller bör det noteras att det i kör- och vilotidsförordningen finns en lagförelse som går ut på att företaget är ansvarigt för förarnas överträdelser samtidigt som förarna har ansvar för sina överträdelser. Det innebär att en förare kan bli bötfälld vid en vägkontroll medan arbetsgivaren vid en efterföljande företagskontroll kan få betala en sanktionsavgift om arbetsgivaren inte gjort vad som ankommer på honom för att hindra förarens överträdelse.

I enlighet med kör- och vilotidsförordningen är Transportstyrelsen prövningsmyndighet vid överträdelser där företag ska påföras sanktionsavgift. Detsamma gäller i de fall där det upptäcks att förare begått överträdelser mot kör- och vilotidsreglerna vid transport i Norge eller Schweiz eller något av de

<sup>241</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2011-09-23.

<sup>242</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2011-12-14.

<sup>243</sup> Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. (10 § 9 kap.).

övriga EU-länderna och där överträdelserna upptäckts i Sverige. Sanktionsavgiften betalas till Transportstyrelsen för överföring till statskassan. Då Transportstyrelsen under 2011 ännu inte har fått i gång myndighetens verksamhet med att genomföra företagskontroller har detta även avspeglat sig i uteblivna inbetalningar av sanktionsavgifter från företag.

#### *Betalning av sanktionsavgift för förare med hemvist utanför Sverige*

I de fall polisen vid en vägkontroll upptäcker att en förare som inte har sin hemvist i Sverige ska påföras sanktionsavgift för överträdelse av kör- och vilotidsreglerna ska polisen besluta om förskott på sanktionsavgiften. Detta förskott ska betalas till polismyndigheten. Om föraren i samband med kontrollen inte betalar detta förskott omedelbart ska polisen besluta om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Detta beslut gäller tills förskottet har betalats eller, om sanktionsavgift har påförts utan att förskottet har betalats, tills denna avgift har betalats. Polisen får dock om det finns särskilda skäl underlåta att fatta beslut om hindrande av fortsatt färd. Polisens beslut om förskott på sanktionsavgift eller om hindrande av fortsatt färd ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

#### **4.5.6 Olika länders sanktioner vid överträdelser av kör- och vilotidsregler**

Kommissionen lämnade i maj 2009 en rapport med en analys av sanktionerna för allvarliga överträdelser av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn, enligt medlemsstaternas lagstiftning.<sup>244</sup> Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner vid överträdelser som är effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande och se till att de verkställs. Enligt kommissionen är bestämmelserna om överträdelser av förordningen om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet relativt likartade i alla medlemsstater när det gäller synen på vad som är en allvarigare överträdelse. Enligt förordningen bör medlemsstaternas gemensamma regelsystem för åtgärder även omfatta möjligheten att hindra fortsatt färd med fordonet vid allvarliga överträdelser. I rapporten anges olika typer av sanktioner som anges i nationella lagar och andra författningar. Sanktionerna kan vara olika för förare respektive företag och de som nämns är ekonomiska påföljder, stopp för fortsatt färd med fordon, körförbud och fängelsestraff.<sup>245</sup>

I kommissionens analys redovisas att samtliga medlemsstater har infört ekonomiska sanktioner för allvarliga överträdelser. Kommissionen pekar vidare på att det finns stora variationer mellan medlemsstaterna när det gäller

<sup>244</sup> Europeiska gemenskapernas kommission. Rapport från kommissionen – Analys av sanktionerna för allvarliga överträdelser av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn, enligt medlemsstaternas lagstiftning. Bryssel den 2009.05.15 KOM(2009) 225 slutlig.

<sup>245</sup> Förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

maximiböter och att dessa kan vara flera gånger högre i ett land än i ett annat. Enligt kommissionen har endast 15 av medlemsstaterna<sup>246</sup> redovisat att deras lagstiftning uttryckligen gör det möjligt att hindra fortsatt färd med fordon vid allvarliga överträdelse mot sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn. Sju medlemsstater<sup>247</sup> föreskriver fängelsestraff vid allvarliga överträdelse (dock endast vid obetalda böter). I sex länder<sup>248</sup> omfattar lagstiftningen också tillfällig indragning av förarens körkort eller förarkort. I sex länder<sup>249</sup> tillämpas också högre eller strängare sanktioner vid upprepade eller återkommande överträdelse. Kommissionen pekar även på Österrike, där lagstiftningen omfattar exempelvis möjligheten till fängelsestraff när en person redan straffats för en liknande överträdelse.

Enligt EU-förordningen<sup>250</sup> är ett transportföretag ansvarigt för överträdelse som begåtts av företagets företrädare, även om överträdelsen begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland. Enligt kommissionens rapport föreskriver lagstiftningen i de flesta medlemsstater olika sanktioner för förare och företag. Sanktionerna är strängare och ligger på en högre nivå för företagen än för förarna.<sup>251</sup>

I kommissionens rapport redovisas att bestämmelserna om sanktioner för allvarliga överträdelse av sociallagstiftningen varierar markant mellan medlemsstaterna när det gäller typer av sanktioner, bötesnivåer och kategorisering av överträdelse. I rapporten dras även slutsatsen att det för förare och företag som utför internationella transporter är mycket svårt att få en tydlig bild av hur allvarliga eventuella överträdelse kan vara om de bryter mot vissa bestämmelser i EU-förordningen<sup>252</sup>, eftersom de sanktioner som de riskerar i de olika medlemsstaterna ger motstridiga budskap. Kommissionen menar att denna situation är en följd av lagstiftarnas beslut och att den är otillfredsställande eftersom alla förare och företag bör ha lika konkurrensvillkor.

#### 4.5.7 Regelförenkling

Transportstyrelsen har på uppdrag av regeringen tagit fram ett underlag till regeringens handlingsplan för regelförenklingsarbete där olika projekt redovisas.

Ett projekt som redovisas handlar om *arkivering av färdskrivaruppgifter* där genomförande är planerat till tidigast 2012–2016. Syftet med projektet är att genomföra förenklingsåtgärder avseende digitala färdskrivare. I dagsläget

<sup>246</sup> Bulgarien, Cypern, Danmark, Grekland, Irland, Italien, Litauen, Luxemburg, Polen, Rumänien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien och Tyskland.

<sup>247</sup> Cypern, Danmark, Frankrike, Irland, Luxemburg, Storbritannien och Österrike.

<sup>248</sup> Bulgarien, Danmark, Grekland, Italien, Storbritannien och Slovakien.

<sup>249</sup> Bulgarien, Frankrike, Italien, Slovakien, Storbritannien och Österrike.

<sup>250</sup> Förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

<sup>251</sup> Belgien, Bulgarien, Danmark, Estland, Finland, Grekland, Irland, Italien, Litauen, Lettland, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Sverige, Storbritannien, Tyskland och Ungern.

<sup>252</sup> Förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.



ska de företag som berörs av reglerna om digitala färdskrivare spara de uppgifter som registreras av färdskrivaren i minst 12 månader för att kontrollmyndigheten ska kunna kontrollera att transporter planering och genomförande sker i enlighet med reglerna. EU-kommissionen har utarbetat förslag till ändring av förordning (EG) nr 1360/2002 om färdskrivare vid vägtransporter. Om förslaget genomförs förväntas de arkiverings- eller kopieringsåtgärder som för närvarande sker från den digitala färdskrivaren och från förarkortet att såväl underlättas som nedbringas i tidsåtgång. Beslut om ändringar i den tekniska specifikationen för färdskrivare fattades under 2009, men förordningsändringarna har ännu inte publicerats. Merparten av ändringarna ska börja tillämpas 24 månader efter att publicering skett med undantag för en artikel som börjar gälla ytterligare 12 månader senare. Enligt Transportstyrelsen minskar denna åtgärd företagets kostnader med ca 18,7 miljoner kronor.<sup>253</sup>

Ett ytterligare projekt som redovisas rör *informationsinsatser vid reglering med EU-förordningar* där det under 2008 har tagits fram metoder för presentation av EU-förordningar inom fordonsområdet i syfte att tydliggöra dessa. Enligt redovisningen leder detta till bättre kunskap om gällande krav, vilket i sin tur ökar företagets konkurrenskraft eftersom företagen därigenom blir bättre på att ta till vara de möjligheter som finns inom regelverkens ramar. Enligt Transportstyrelsen har det inte varit möjligt att mäta eller uppskatta effekten av detta, dvs. hur åtgärden påverkar företagets kostnader.<sup>254</sup>

---

<sup>253</sup> Transportstyrelsen. Transportstyrelsens underlag till regeringens handlingsplan för regelförenklingsarbetet.

<sup>254</sup> Transportstyrelsen. Transportstyrelsens underlag till regeringens handlingsplan för regelförenklingsarbetet.

## 5 Cabotage

Med cabotage avses möjligheten för en transportör att utöva yrkesmässiga inrikes godstransporter i ett annat EU- eller EES-land än där denne är etablerad. Transportföretag har rätt att utföra cabotagetransporter utifrån att transportföretaget bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg, innehar ett gemenskapstillstånd och har förare som, om de är medborgare i ett tredjeland, innehar ett förartillstånd.

Kapitlet inleds med trafikutskottets tidigare behandling av cabotage. Därefter beskrivs EU-bestämmelserna inom området samt de svenska kompletterande bestämmelserna om cabotage. I kapitlet beskrivs vidare hur cabotagetransporterna har utvecklats 2004–2008 samt problem kopplat till otillåten cabotage. Därefter beskrivs tillsynsinsatserna mot otillåten cabotage samt resurser och samverkan för att komma till rätta med otillåten cabotage. Här beskrivs även de problem som framförts från polis och rättsvårdande myndigheter när det gäller hanteringen av cabotageärenden. I kapitlet beskrivs även polisens möjlighet att hindra fortsatt färd samt påföljder för otillåten cabotage. Avslutningsvis behandlas beställarens ansvar vid otillåten cabotage samt den skärpning i regelverket som infördes i Sverige i slutet av 2011.

### 5.1 Riksdagens tidigare behandling

Med cabotage avses möjligheten för en transportör att tillfälligt utöva yrkesmässiga inrikes godstransporter i ett annat EU- eller EES-land än där denne är etablerad.<sup>255</sup> Syftet med att tillåta cabotage är främst att minska tomlasterna och att transporternas effektivitet därmed kan öka. Cabotaget kan därmed bidra till bättre miljö genom färre körda kilometer. Genom att transporterna kan utnyttjas bättre förbättras också transportföretagens ekonomi, något som också kan ge lägre priser för transportköparna.

Trafikutskottet har 2009 i ett utlåtande till kommissionen uppmärksammat regleringen av cabotage. I utlåtandet anförde utskottet att tillåtande av cabotage medför miljöfördelar i form av ett minskat antal tomma lastbilar samt att det vidare kan innebära en sänkt kostnadsnivå för transporterna. Utskottet pekade vidare på att ett säkerställande av kvalitets-, miljö- och säkerhetskraven och av likartade konkurrensvillkor emellertid förutsätter ett tydligt regelsystem och en enhetlig tillämpning. Utskottet instämde med kommissionen i

<sup>255</sup> Reglerna om cabotagetransporter är inte tillämpliga på företag som transporterar eget gods.

att lagstiftningen ska vara utformad så att konkurrens på lika villkor garanteras samtidigt som det inte görs avkall på säkerhet, miljöskydd och hälsa.<sup>256</sup>

## 5.2 Regelverk

### 5.2.1 EU-regler

Europaparlamentet och rådet antog den 21 oktober 2009 en förordning om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för gods-transporter på väg.<sup>257</sup> Förordningen tillämpas fr.o.m. den 4 december 2011 förutom reglerna om cabotage som tillämpas fr.o.m. den 14 maj 2010.<sup>258</sup> I förordningen definieras cabotage som tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat.<sup>259</sup> I förhållande till nyare medlemsstater finns övergångsbestämmelser.

Utförandet av cabotagetransporter ska, om inte annat föreskrivs i gemenskapslagstiftningen, omfattas av de lagar och andra bestämmelser som gäller bl.a. villkor för transportavtal, vikt och mått på vägfordon samt kör- och vilotider.

Om det uppstår allvarliga störningar på den nationella transportmarknaden inom ett visst geografiskt område och de beror på, eller förvärras av, cabotagetransporter får varje medlemsstat enligt EU-förordningen hänvisa ärendet till kommissionen i syfte att vidta skyddsåtgärder.

Reglerna för cabotage är inte tillämpliga på företag som transporterar eget gods eller s.k. kombitransporter.

### 5.2.2 Svensk nationell lagstiftning

För att EU:s regelverk ska kunna tillämpas i Sverige måste EU-reglerna kompletteras med nationella rättsakter. För att reglera vissa förhållanden i anslut-

<sup>256</sup> Europeiska kommissionens meddelande Hållbara framtida transporter – ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem, daterat den 17 juni 2009 (KOM (2009) 279). Trafikutskottets utlåtande 2009/10:TU4 Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem.

<sup>257</sup> Förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg. Förordningen var en av tre EU-förordningar som beslutades inom yrkestrafikområdet och dessa har tillsammans fått samlingsnamnet "Vägtransportpaketet". Det syfte som uttalats för Vägtransportpaketet är att modernisera regelverket och göra den inre marknaden för bl.a. godstransporter mer enhetlig och effektiv. Detta ska ske genom en ytterligare harmonisering av vägtransportmarknaden och genom att transportoperatörernas efterlevnad av sociallagstiftning och säkerhetsregler förbättras. Vägtransportpaketet är direkt tillämpligt i varje medlemsstat.

<sup>258</sup> Förordning (EG) 1072/2009 ersatte rådets förordningar (EEG) 881/92 och 3118/93 samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/94/EG av den 12 december 2006 om fastställande av gemensamma regler för vissa godstransporter på väg.

<sup>259</sup> Enligt ingress (15) till förordning (EG) 1072/2009 bör cabotagetransporter inte förbjudas så länge de inte genomförs på ett sätt som skapar en permanent eller kontinuerlig verksamhet i den medlemsstaten. Om transportererna skulle få en permanent karaktär faller de utanför förordning (EG) 1072/2009 och transportföretaget får etablera sig i medlemslandet och ansöka om relevanta tillstånd.

ning till EU-förordningen om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg har en förordning om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) antagits.<sup>260</sup> I förordningen återfinns bl.a. regler om behöriga myndigheter samt straffbestämmelser och överklagande m.m. i fråga om internationella transporter inom EES. Enligt förordningen är Transportstyrelsen behörig myndighet.<sup>261</sup>

Regler som rör cabotage finns även i yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen. En svensk översyn har gjorts av den nuvarande yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen med anledning av EU:s vägtransportpaket. Den nya yrkestrafiklagen förväntas träda i kraft den 1 mars 2012.

### 5.2.3 Beskrivning av vilket utrymme det nuvarande regelverket ger för att utföra cabotagetransporter

För internationella transporter krävs innehav av ett gemenskapstillstånd och, om föraren är medborgare i ett tredjeland, ett sådant tillstånd i kombination med ett förartillstånd.

Ett transportföretag som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat har, så snart godset levererats, rätt att med samma fordon<sup>262</sup> utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last ska inom ramen för en cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstaten äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum. Inom de sju dagarna får transportföretagen utföra några av eller alla tre av de tillåtna cabotagetransporterna i vilken medlemsstat som helst. Detta under förutsättning att de begränsas till en cabotagetransport per medlemsstat inom tre dagar efter olastad inresa till den medlemsstatens territorium.<sup>263</sup>

För att ge vägledning om vad som hör till tillåtna och otillåtna cabotagetransporter har Åklagarmyndighetens utvecklingscentrum i Malmö tagit fram en vägledande promemoria med bl.a. följande beskrivningar. I EU-förordningen ställs inte något krav på att fordonet ska återvända till hemlandet innan en ny internationell transport med möjlighet till tre efterföljande cabotagetransporter kan påbörjas. När de cabotagetransporter som ett fordon får genomföra väl har genomförts och fordonet går ut ur landet ”nollställs räkneverket”. Detta kan illustreras med följande exempel. Ett danskregistrerat fordon har genomfört en ingående internationell transport och därpå följande tre cabotagetransporter i Sverige inom sjudagarsfristen, kanske redan efter

<sup>260</sup> Förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

<sup>261</sup> I förhållande till de nyare medlemsstaterna Bulgarien och Rumänien har det tillämpats övergångsbestämmelser som inneburit att dessa länders transportföretag omfattades av förbud mot cabotagetransporter t.o.m. utgången av 2010.

<sup>262</sup> Eller om det är fråga om fordonståg, med dess motorfordon.

<sup>263</sup> I uppföljningen har bl.a. Polismyndigheten i Stockholms län framfört att förtydligandet av vad som avses med tillfällig har varit till hjälp.

fyra dagar. Därefter lämnar fordonet Sverige och kör in i Finland. Härefter kan fordonet börja om med en ny ingående internationell transport från Finland till Sverige redan påföljande dag, och då finns rätt till därpå följande cabotagetransporter.

En cabotagettransport kan bestå av flera lastningstillfällen eller flera lossningstillfällen. Cabotagereglerna bör tolkas så att all last ska ha lossats från den första cabotagettransporten innan godset som är föremål för nästa cabotagettransport lastas.<sup>264</sup>

## 5.3 Omfattningen av utländska cabotagetransporter i Sverige

### 5.3.1 Inriktning för ett gemensamt europeiskt transportområde

Kommissionen presenterade i mars 2011 en vitbok med färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde.<sup>265</sup> I vitboken anger kommissionen som ett initiativ för ett effektivt och integrerat mobilitetssystem att arbetet med att undanröja de återstående restriktionerna för cabotage bör fortsätta.<sup>266</sup>

I en skriftlig fråga till näringsministern i oktober 2011 efterfrågas vilka initiativ som ministern avser att vidta för att åtgärda den utländska illojala konkurrensen och skapa goda arbetsvillkor för förarna, oavsett deras nationalitet. I svaret anger näringsministern att hon är för en fri inre marknad där tjänster kan röra sig fritt över gränserna och där unionens åkare fritt får utföra cabotagetransporter. Vidare anges att det inte är aktuellt att särbehandla åkerierna genom att inrätta ytterligare en ny svensk myndighet för att, liksom tyska BAG, enbart reglera och kontrollera tung trafik. I stället framhålls att ett trafikslagsövergripande perspektiv på regler, tillsyn och myndighetsorganisation är en förutsättning för ökad effektivitet.<sup>267</sup>

### 5.3.2 Cabotagets utveckling mellan 2004 och 2008

#### *Allmänt om statistiken*

Trafikanalys har sammanställt uppgifter som EU-länderna redovisat i enlighet med förordningen för statistikrapportering om varutransporter på väg.<sup>268</sup>

<sup>264</sup> Åklagarmyndigheten, Cabotage – Promemoria. Rätts-pm 2010:8. Utvecklingscentrum Malmö, december 2010.

<sup>265</sup> Europeiska kommissionen. Vitbok – Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Bryssel den 28.3.2011 KOM(2011) 144 slutlig.

<sup>266</sup> Regeringens ståndpunkt finns redovisad i faktapromemoria 2010/11:FPM103 Vitboken om EU:s framtida transportpolitik.

<sup>267</sup> Skriftlig fråga 2011/12:51 Åtgärder mot illojal konkurrens den 18 oktober. Svar på skriftlig fråga 2011/12:51 den 26 oktober Åtgärder mot illojal konkurrens.

<sup>268</sup> Trafikanalys ska i enlighet med myndighetens instruktion ansvara för att bl.a. samla in, sammanställa och sprida officiell statistik på transportområdet. I EU-förordningen (EG) nr 1172/98 om statistikrapportering om varutransporter på väg regleras ländernas

Syftet med att sammanställa statistikuppgifterna från respektive land har varit att ge en bild av transporter med utländska lastbilar inom Sverige. Direkta jämförelser mellan redovisningsår av de utländska lastbilarnas körningar är dock inte helt tillförlitliga eftersom det inte går att kontrollera metoder och eventuella urvalsfel för respektive lands undersökning. Alla länder har inte heller levererat fullständigt datamaterial om vägtransporter inom Sverige för respektive år. Uppgifterna kännetecknas enligt Trafikanalys av stora varianser och viss osäkerhet men kan ses som en indikation på cabotageverksamheten i Sverige. Den sammanställning som Trafikanalys har gjort sammanfattar det cabotage som EU-registrerade eller norska lastbilar genomfört på svensk mark åren 2004 till 2008.<sup>269</sup>

Det kan noteras att vissa av EU-länderna har valt att under en övergångsperiod inte tillåta att bulgariska och rumänska åkerier får utföra cabotage inom det egna landets gränser. Detta gäller dock inte Sverige som tillåter att bulgariska och rumänska åkerier utför cabotage.

### *Utveckling*

De beräkningar som Trafikanalys gjort utifrån EU-ländernas redovisade uppgifter tyder på att det skett en ökning av utländska lastbilars verksamhet i Sverige mellan 2004 och 2008. Under 2008 genomfördes ca 623 500<sup>270</sup> cabotagekörningar med EU-registrerade eller norska lastbilar på svensk mark, vilket i jämförelse med 2004 innebär en ökning med 86 procent. Enligt Trafikanalys finns det inte några uppgifter att tillgå som belyser hur stor andel av utfört cabotage som utgörs av otillåten cabotage.<sup>271</sup> Cabotaget mätt i trafikarbete uppgick under 2008 till ca 123 miljoner kilometer<sup>272</sup> och har jämfört med 2004 ökat med 90 procent. Mellan åren 2004 och 2008 har antal körningar och trafikarbetet följt samma utveckling, vilket betyder att den genomsnittliga körsträckan för en cabotagekörning har varit relativt konstant kring 200 kilometer per körning.

Vad gäller vikten på det transporterade godset med cabotage så har den under 2008 ökat med 265 procent jämfört med 2004 (från nära 1,1 miljoner ton till drygt 3,9 miljoner ton per körning). Det betyder att den genomsnittliga vikten på det transporterade godset per körd kilometer har ökat med 2,11 ton, från 5,5 ton 2004 till 7,6 ton 2008.

De allt tyngre cabotagetransporterna har medfört att transportarbetet visar en stigande utvecklingskurva mellan 2004 och 2008. Transportarbetet för cabotagetransporterna ökade från nära 356 miljoner tonkilometer 2004 till drygt 933 miljoner tonkilometer 2008, vilket är en ökning med 162 procent.

---

statistikrapportering som består av urvalsundersökningar av lastbilar och dragfordon med minst 3,5 tons maximilastvikt eller 6 tons totalvikt för det enskilda fordonet.

<sup>269</sup> Trafikanalys. Utländska lastbilstransporter i Sverige 2007–2008. Statistik 2011:9.

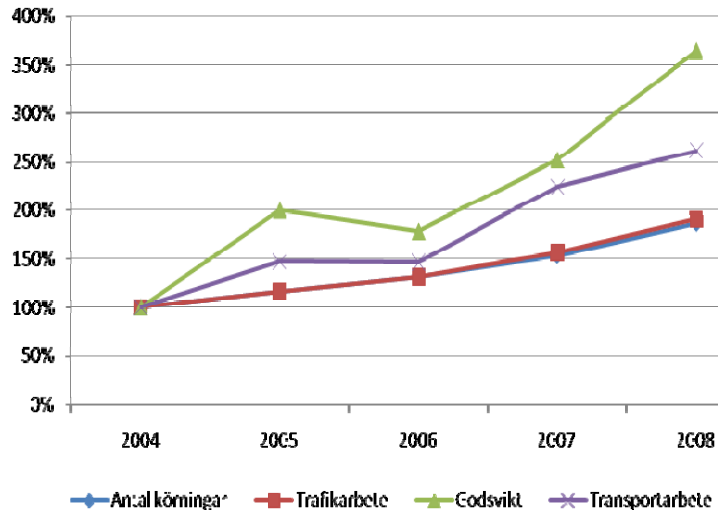
<sup>270</sup> Dessa körningar inkluderar även tomkörningar med utländska lastbilar med start- och slutområde i Sverige.

<sup>271</sup> Trafikanalys, telefonsamtal 2011-03-28.

<sup>272</sup> Även trafikarbetet inkluderar körda kilometer för tomkörningar. Uppskattningsvis utgörs 44 procent av det redovisade trafikarbetet av tomkörningar.

Cabotaget i Sverige motsvarade under 2008 ca 2 procent av allt transportarbete inom Sverige som utfördes av både utlands- och svenskregistrerade lastbilar. Det är nästan fem gånger så mycket som de svenska lastbilarnas cabotage i utlandet.

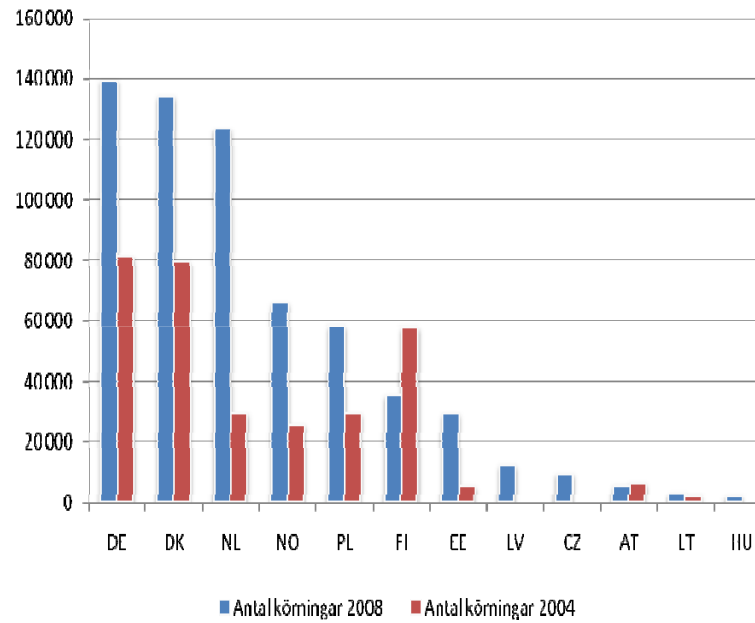
FIGUR 2 UTVECKLINGEN AV CABOTAGETRANSPORTER PÅ SVENSK MARK AVSEENDE ANTAL TRANSPORTER, TRAFIKARBETE, GODSVIKT OCH TRANSPORTARBETE (2004–2008)



Källa: Trafikanalys.

De nederländska och tyska lastbilarnas andel av cabotaget i Sverige dominerade med drygt 30 procent vardera under 2008. De största relativa ökningarna jämfört med år 2004 utgjordes framför allt av körningar med lastbilar registrerade i Nederländerna (317 procent), Norge (153 procent) och Estland (445 procent). Andelen cabotagekörningar med lastbilar registrerade i Finland minskade däremot med 39 procent mellan 2004 och 2008.

FIGUR 3 ANTAL CABOTAGEKÖRNINGAR PÅ SVENSK MARK FÖRDELAT EFTER LAND, 2004 OCH 2008

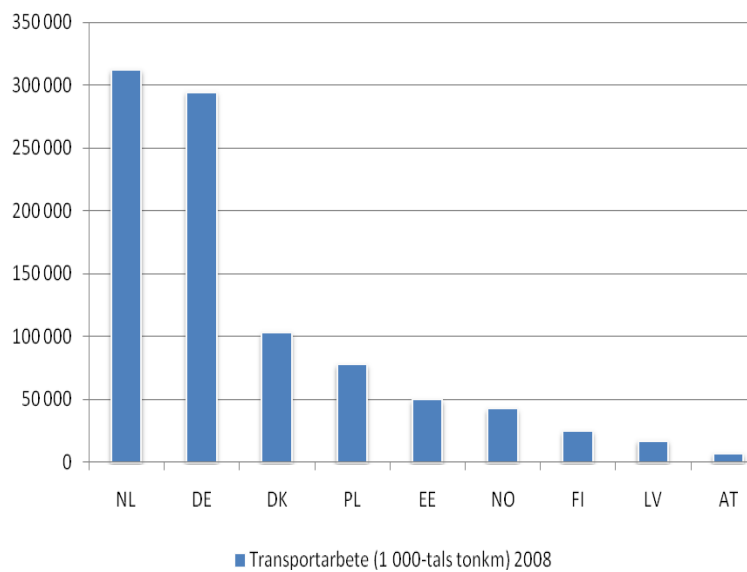


Källa: Trafikanalys.

År 2008 uppgick de utländska lastbilarnas transportarbete i Sverige vid cabotage till ungefär 933 miljoner tonkilometer. Detta kan jämföras med svenska lastbilars cabotage i utlandet som under 2008 var 222 miljoner tonkilometer. Lastbilar i Danmark hade en ganska låg andel cabotage jämfört med dess andel vad gäller antal körningar. Detta innebär att holländska och tyska lastbilar i genomsnitt transporterar tyngre gods vid varje körning än vad danska lastbilar gör.



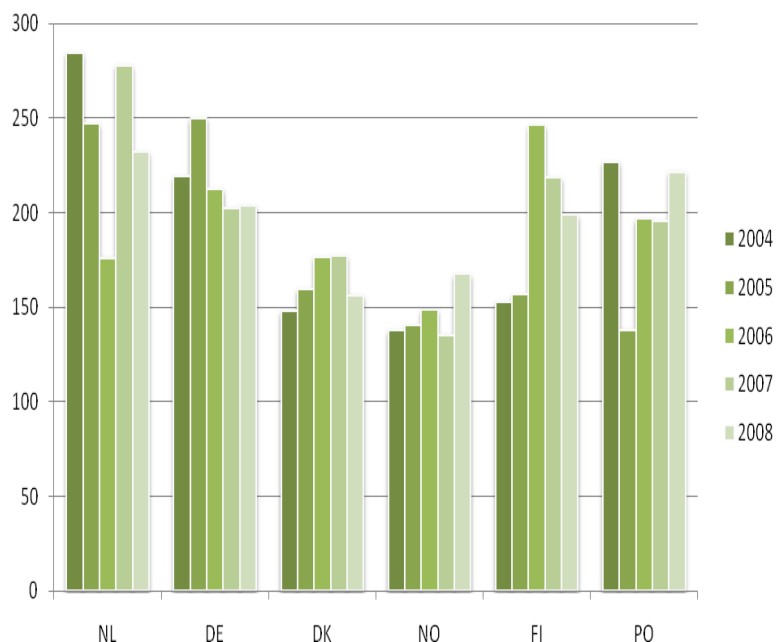
FIGUR 4 TRANSPORTARBETE VID CABOTAGE PÅ SVENSK MARK FÖRDELAT EFTER LAND, 2008



Källa: Trafikanalys.

De lastbilar som var registrerade i Nederländerna, Tyskland, Finland och Polen körde i genomsnitt ca 200 kilometer per körning i Sverige. Sträckan för körningar utförda med lastbilar registrerade i Danmark och Norge var i genomsnitt kortare, ungefär 160 kilometer per körning.

FIGUR 5 UTVECKLINGEN AV GENOMSnittlig KÖRSTRÄCKA (KILOMETER) PER CABOTAGEKÖRNING PÅ SVENSK MARK ÅREN 2004–2008, FÖRDELAT EFTER LAND



Källa: Trafikanalys.

### 5.3.3 Cabotagetransporterna ökar

#### *EU:s inre marknad*

Fastställandet av en gemensam transportpolitik innebär att de som tillhandahåller transporttjänster befrias från alla begränsningar på grund av nationalitet eller på grund av att de är etablerade i en annan medlemsstat än den i vilken tjänsterna är avsedda att tillhandahållas. För att detta ska kunna uppnås har övergångsbestämmelser införts om cabotagetransporter så länge som det inte fullt ut har genomförts en harmonisering av marknaden för godstransporter på väg. Av EU-förordningen framgår vidare att i samband med det gradvisa fullbordandet av EU:s inre marknad bör hänsyn tas till bl.a. kontrollernas effektivitet och utvecklingen av anställningsförhållandena inom yrket. Det anges också att kommissionen bör övervaka marknadssituationen noggrant.<sup>273</sup>

<sup>273</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

### Medianlönerna för förare skiljer sig åt mellan olika länder

Vid de besök som har genomförts i Danmark och Tyskland under trafikutskottets uppföljning har det framkommit att cabotagetransporterna ökar även där. En orsak till detta som har lyfts fram är de stora löneskillnader som finns mellan olika länder. I Polen är löneläget generellt sett lägre än i många andra europeiska länder. Samtidigt menar man där att många av godstransporterna på de polska vägarna utförs av förare från länder med ett ännu lägre löneläge.

År 2010 uppgick svenska lastbils- och långtradarförarens medianlön till 23 600 kr.<sup>274</sup> Riksdagens utredningstjänst har utifrån internationell lönestatistik som hämtats från ILO:s<sup>275</sup> databas Laborsta redovisat medianlöner för lastbils- och långtradarförare i några europeiska länder.<sup>276</sup> Som framgår av kartläggningen finns det stora skillnader i löner för förare i olika länder.

TABELL 18 MEDIANLÖNER FÖR LASTBILSFÖRARE, KVINNOR OCH MÄN, I NÅGRA EUROPEISKA LÄNDER (OMRÄKNAT TILL SEK)

Land	År	Medianlöner för långtradarförare (SEK)	Medianlöner för lastbilsförare i stadstrafik (SEK)
Norge	2008	33 284	33 284
Storbritannien	2008	21 375	16 756
Tyskland	2008	17 396	16 819
Italien	2008	16 137	11 632
Finland	2007	22 103	22 103
Slovakien	2007	4 640	4 640
Ungern	2007	3 857	3 857
Polen	2006	5 122	5 122
Litauen	2006	i.u.	2 259
Sverige	2006	20 700	20 700
	2007	21 500	21 500
	2008	22 500	22 500

Källa: SCB:s lönestrukturstatistik, ILO (Laborsta). De uppgifter som redovisas har räknats om av Riksdagens utredningstjänst.

Från Sveriges Åkeriföretag menar man att de stora löneskillnader som förekommer mellan olika länder är en av de faktorer som öppnar upp för otillåten

<sup>274</sup> Utredningstjänsten har hämtat uppgifterna om svenska lastbils- och långtradarförarens medianlön från SCB:s lönestrukturstatistik. För att underlätta jämförelser redovisas i tabellen svenska data för åren 2006–2008.

<sup>275</sup> FN-organet International Labour Organization (ILO).

<sup>276</sup> Uppgifterna är uppdelade i kategorierna *urban motor truck driver* samt *long-distance motor truck driver*, vilka har översatts till "lastbilsförare i stadstrafik" respektive "långtradarförare". Medianlönen är i Laborsta uttryckt i respektive lands valuta. Utredningstjänsten har konverterat beloppen till svenska kronor (SEK) enligt de genomsnittliga växelkurserna under aktuella år. Belopp som avser medianersättning per vecka har omvandlats till motsvarande månadslöner. Notera att uppgiften för Tyskland avser minimilön och inte medianlön samt att uppgiften för Finland endast avser män.

cabotage. Enligt Sveriges Åkeriföretag behövs det också större insatser från polis, åklagare och domstolar för att komma till rätta med nuvarande problem med otillåten cabotage samt olaga yrkesmässig trafik. Sveriges Åkeriföretag har också betonat att den nuvarande situationen med otillåten cabotage liksom olaga yrkesmässig trafik innebär att konkurrensen snedvrids.

### 5.3.4 Omfattningen av otillåten cabotage i Sverige

I de fall EU-förordningens regler överträds av ett transportföretag handlar det om s.k. otillåten cabotage. Som framgår av avsnitt 5.3, finns i dag inte några uppgifter att tillgå som belyser omfattningen av det otillåtna cabotage som sker på svenska vägar. Av de intervjuer som har genomförts med olika polismyndigheter under uppföljningen har det framkommit att det förekommer otillåten cabotage samtidigt som även polisen bekräftar att det inte går att fastställa hur stor andel som är otillåten.

I samband med genomförandet av uppföljningen har Rikspolisstyrelsen ombetts att ta fram uppgifter på årsbasis om antal överträdelser med tunga lastbilar när det gäller otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik samt hur många av dessa som har rapporterats vidare till åklagare. Rikspolisstyrelsen har även ombetts att ta fram uppgifter om hur stor del av de böter som polisen utfärdar för överträdelser mot cabotagereglerna som betalas och om det finns skillnader mellan svenska och utländska lastbilar. Enligt uppgift från Rikspolisstyrelsen går det inte att hämta sådana uppgifter från deras nuvarande datasystem. Av denna anledning har det inte varit möjligt att belägga hur stora de faktiska problemen är med otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik och hur utvecklingen ser ut.

I uppföljningen har polisen i Skåne pekat på att de inte har någon länsstatistik att tillgå som belyser förekomsten av cabotage. Däremot har de verk samma poliserna ute på de skånska vägarna uppfattat att cabotagetrafiken har ökat mycket under senare år. Enligt polisen är det svårt att säga hur mycket av cabotagetrafiken som är otillåten, men man ser det ändå som sannolikt att även det otillåtna cabotaget har ökat.<sup>277</sup>

#### *Otillåten cabotage kan påverka statskassan*

Förutom att cabotage kan medverka till effektivare transporter genom högre kapacitetsutnyttjande kan samtidigt otillåten cabotage liksom olaga yrkesmässig trafik snedvrیدا konkurrensen på den svenska åkerimarknaden.

Otillåten cabotage respektive olaga yrkesmässig trafik kan även innebära inkomstbortfall för den svenska statskassan. Vid förekomst av otillåten cabotage, men även olaga yrkesmässig trafik, där alternativet i stället hade varit att svenska transportföretag hade utfört transporter (och då under förutsättning att det sker lagligt) ger detta ett inkomstbortfall för statskassan avseende inkomstskatt och sociala avgifter från de svenska förarna samt företagsskatt

<sup>277</sup> Polismyndigheten i Skåne, möte 2011-05-17.

från de svenska åkerierna. Därutöver kan inkomsterna från bränsleskatt minska i den utsträckning som svenska åkerier tankar i Sverige och i den utsträckning som illegala transportörer tankar utanför Sverige. Förutom inkomstbortfall kan otillåten cabotage eller olaga yrkesmässig trafik också innebära en utgift för stat och/eller kommuner i de fall som svenska lastbilsförare som har rätt till inkomstrelaterad arbetslöshetsersättning eller försörjningsstöd går miste om arbete på grund av otillåten cabotage eller olaga yrkesmässig trafik och i stället behöver försörjning från samhället.<sup>278</sup>

## 5.4 Statens insatser för tillsyn av otillåten cabotage

### 5.4.1 Resurser och samverkan för att komma till rätta med otillåten cabotage

I de intervjuer som har genomförts med åkeribranschen inom ramen för uppföljningen har framförts att det inte är ovanligt förekommande att man lämnar tips till polisen i fall där man misstänker att åkeriföretag utför otillåten cabotage. Samtidigt menar man från åkeribranschen att det är ett vanligt problem att polisen inte vidtar några åtgärder med anledning av att sådana tips lämnas. Från flera av de intervjuade polismyndigheterna har man uttryckt att man är medveten om att man inte hinner lägga ned de resurser som skulle krävas för att utreda alla inkomna tips. Samtidigt har man från polisen också uttryckt att det i en del av fallen kan förekomma missuppfattningar där de som lämnar tips tror att det rör sig om otillåten cabotage trots att det vid en kontroll kan visa sig att det är kombitrafik som utförs och att detta sker i enlighet med gällande regelverk.

Vid samtliga intervjuer som har hållits med polismyndigheterna har framkommit att det inte finns tillräckliga resurser för att komma åt fallen med otillåten cabotage. I och med att det är svårt att bevisa otillåten cabotage menar de intervjuade polismyndigheterna att utredandet av misstänkt otillåten cabotage skulle kräva en mycket stor andel av polisens resurser samtidigt som det krävs att de som utreder har den sakområdeskompetens som behövs.

I uppföljningen har polisen i Norrbotten pekat på att trafiken i Norrbotten inte är lika intensiv som i södra Sverige. Samtidigt framhölls att polisen har ett stort geografiskt område att täcka i länet och att de personella resurserna för kontroller av den tunga godstrafiken är begränsade. Från polisen i Norrbotten konstateras att det är omöjligt att prioritera spaningsresurser på cabotagetransporter eftersom det är så svårt att upptäcka de som är otillåtna och dessutom svårt att utreda och styrka brott. När otillåten cabotage upptäcks är det enligt polisen i Norrbotten ofta genom klagomål från åkeribranschen.<sup>279</sup>

<sup>278</sup> Uppgifterna baseras på en promemoria från Riksdagens utredningstjänst, dnr 2011:1599.

<sup>279</sup> Polismyndigheten i Norrbottens län, möte 2011-05-25.

Enligt polisen i Skåne är det ofta utifrån inkomna tips som de stoppar lastbilar för cabotagekontroll. Resurserna för cabotagekontroller är begränsade och det finns för närvarande fem poliser i Skåne som har mer ingående kunskaper om cabotage. Enligt polisen i bl.a. Skåne är det ett problem att det inte finns några mål eller några styrsignaler från Rikspolisstyrelsen med krav på cabotagekontroller. Det finns däremot prestationsmål inom andra områden, vilket innebär att resurser prioriteras till detta medan andra insatser, som i likhet med t.ex. cabotagekontroller är tidskrävande, får mindre utrymme.<sup>280</sup>

I uppföljningen har polisen i Stockholms län pekat på att EU har för avsikt att göra cabotage lagligt och att det är bättre ur miljösynpunkt att fordon rullar med last än att de går tomma. Enligt polisen i Stockholm arbetar de inte aktivt med cabotagekontroller då det är tidskrävande och svårt att bevisa utan viss spaningsverksamhet. Enligt polisen ställer åklagarna stora krav på bevis. Ett problem som framhålls är att den samverkan och de underrättelser mellan medlemsländerna som det talas om i EU-förordningen om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg inte fungerar. Polisen i Stockholm pekar också på att underrättelser och samverkan inom Sverige inte heller fungerar samt att det inte finns någon underrättelseverksamhet värd namnet.<sup>281</sup>

#### 5.4.2 Utredning av ärenden om misstänkt otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik

Även om fall av otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik ibland kan ligga nära varandra så kan de särskiljas. I enlighet med yrkestrafiklagen<sup>282</sup> krävs tillstånd att driva yrkesmässig trafik i Sverige och i samma lag regleras även straffansvaret för olaga yrkesmässig trafik. När ett brott mot reglerna kring cabotage inte kan styrkas och utredningen visar att transporter inte är tillfälliga utan etablerade kan i stället reglerna kring olaga yrkesmässig trafik användas. Enligt straffskalan kan olaga yrkesmässig trafik ge böter eller fängelse högst 1 år.

När det gäller hanteringen av ärenden om misstänkt otillåten cabotage eller olaga yrkesmässig trafik har de polismyndigheter som intervjuats under trafikutskottets uppföljning pekat på de svårigheter som finns när det gäller att utreda misstänkta fall och få fram bevis för att överträdelser mot reglerna har begåtts. De svårigheter som beskrivits innebär enligt polisen att det mycket ofta inte är möjligt att redovisa sådana ärenden vidare till Åklagarmyndigheten. Detta utgör också en del i den kedja som hittills gjort att det är få fall av otillåten cabotage som kommer så långt att de prövas rättsligt.

I uppföljningen har den tyska tillsynsmyndigheten för tunga godstransporter på väg (BAG) framfört en delvis annan bild än den som framförts från

<sup>280</sup> Polismyndigheten i Skåne, möte 2011-05-17.

<sup>281</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, e-brev 2011-08-17.

<sup>282</sup> Yrkestrafiklagen (SFS 1998:490) (1 § 2 kap.) (1 § 6 kap.).

svenska myndigheter när det gäller möjligheten att komma åt misstänkt otillåten cabotage.

Från polisen i Finland framhålls att övervakningen av cabotage är mycket besvärlig. Förtydligandet av vad som avses med tillfällig innebär att det inte finns tolkningsproblem. Däremot menar den finländska polisen att mängderna av transporter gör det svårt att hålla uppsikt över vad som är tillåten och otillåten cabotage. I Finland registrerades det under 2010 inte något fall av otillåten cabotage. Däremot kom det enligt uppgift från polisen 53 fall av olaga yrkesmässig trafik till deras kännedom under 2010.<sup>283</sup>

I Danmark kommer polisen att under de två närmaste åren få ett extra årligt tillskott om 10 miljoner danska kronor för att kunna utöka kontrollerna av cabotagetransporter. Den särskilda satsningen ingår som en del i en större satsning och bakgrunden är bl.a. att det förekommer många påståenden om att det sker social dumpning och otillåten cabotage i Danmark. Regeringen vill genom satsningen få undersökt om det verkliga läget och i vilken mån det ligger någon sanning i detta.<sup>284</sup>

### 5.4.3 Polisens utredning och hantering av ärenden

#### *Handlingar som ska finnas i lastbilen under pågående godstransport*

Enligt EU:s regelverk ska ett transportföretag, för att ha rätt att utföra cabotagetransporter, bedriva yrkesmässiga godstransporter på väg och inneha ett gemenskapstillstånd och dess förare, om han är medborgare i ett tredjeland, ska inneha ett förartillstånd enligt de villkor som fastställs i EU-förordningen.<sup>285</sup>

För att inrikes godstransporter på väg som utförs i en värdmedlemsstat av ett utlandsetablerat transportföretag ska anses förenliga med EU-förordningen gäller att transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på inkommande internationell transport och på varje påföljande cabotagetransport som därefter har

<sup>283</sup> Finlands riksdag, e-brev 2011-11-02 och 2011-11-28.

<sup>284</sup> DTL Magasinet december 2011.

<sup>285</sup> För förare som inte är medborgare i något EES-land men är anställda av ett företag i en medlemsstat krävs förartillstånd. Ansökan om förartillstånd görs hos Transportstyrelsen av transportföretaget som måste ha gemenskapstillstånd. Föraren ska vara anställd med de anställningsvillkor som är vanligt förekommande i branschen i Sverige. Ett förartillstånd ger rätt att köra ett svenskregistrerat fordon i internationell trafik dvs. mellan Sverige och t.ex. Danmark. För att belysa detta kan följande exempel användas. Om gods ska transporteras mellan Halmstad och Esbjerg i Danmark ger förartillståndet en rätt att köra ett svenskregistrerat fordon på den del av sträckan som går mellan Halmstad och Helsingborgs hamn för vidare befordran med färja till Helsingör och sedan vidare till Esbjerg. Ett förartillstånd ger inte rätt att köra ren inrikes yrkesmässig trafik i Sverige med ett svenskregistrerat fordon. Giltighetstiden för ett förartillstånd är längst fem år. Bestämmelserna, som innebär att en förare ska ha ett förartillstånd, om han eller hon inte är medborgare inom EES men är anställd av ett företag i en medlemsstat som förare i internationell godstrafik finns i EU-förordning (EG) nr 1072/2009.

utförts. Sådant bevismaterial<sup>286</sup> ska innehålla följande uppgifter avseende varje transport:

- Avsändarens namn, adress och namnteckning.
- Transportföretagets namn, adress och namnteckning.
- Mottagarens namn, adress och namnteckning, samt datum då godset levererades.
- Ort och datum för övertagande av godset samt angiven leveransort.
- Gångse beskrivning av godsets art och av den förpackningsmetod som använts, samt, när det gäller farligt gods, allmänt vedertagen beskrivning samt uppgift om antalet förpackningar och om särskild märkning och nummeruppgifter på förpackningarna.
- Godsets bruttovikt eller annan uppgift om mängden.
- Motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer.

I EU-förordningen anges vidare att inga ytterligare handlingar ska krävas som bevis för att de villkor som fastställs i denna artikel har uppfyllts.<sup>287</sup>

#### *Tillvägagångssätt för att undersöka om cabotagetransport är tillåten eller otillåten*

I det följande ges en beskrivning av tillvägagångssättet för att utreda misstänkta fall av otillåten cabotage eller olaga yrkesmässig trafik samt de problem som gör det svårt för rättsvårdande myndigheter att kunna lagföra fall av otillåten cabotage.

Om polisen vid en kontroll stoppat ett fordon eller fordonskombination och gjort bedömningen att det kan vara fråga om otillåten cabotage eller olaga yrkesmässig trafik skrivs en rapport med ett förhör av föraren för registrering eller diarieföring hos polisen. Därefter skickas rapporten till förundersökningsledaren som tar ställning till om det ska inledas en förundersökning eller inte.

Vid genomförandet av en förundersökning ska förundersökningsledaren först gå igenom och kontrollera följande:

- Vem är förare, dvs. är identiteten fastställd och på vilket vis?
- Vilken nationalitet har föraren?
- På vilket språk har kommunikationen eller förhöret med föraren hållits?
- Vilka tillstånd har föraren uppvisat vid kontrollen?
- Fanns det registreringshandlingar på fordonet eller fordonen?
- Vilka handlingar styrker att last har medförts?
- Varifrån kommer transporten, vilken gräns kom man in genom och var påbörjades den internationella körningen? Hur många transporter med

<sup>286</sup> Uppgifterna kan finnas i olika dokument som bl.a. fraktsedlar och CMR-dokument. CMR är en internationell konvention om fraktavtal vid godstransport på väg och tillämpas när godsets bestämmelseort och avsändningsort ligger i två olika länder.

<sup>287</sup> Förordningen trädde i kraft den 4 december 2009 och ska tillämpas fr.o.m. den 4 december 2011, med undantag för artiklarna 8 och 9 som ska tillämpas fr.o.m. den 14 maj 2010. Förordningen är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.



last har skett mellan medlemsländerna eller mellan ett medlemsland och ett tredjeland eller omvänt eller transitering?

- Finns det fraktsedlar (transporthandlingar) på transporter som utförts? Går det att utläsa vem som är avsändare och mottagare samt vilken ort och vilket datum som godset har tagits emot? Vad hade godset för vikt? Finns uppgift om vilket gods som har hämtats och levererats under färderna i Sverige och är fraktsedlarna undertecknade? Finns fordonens registreringsnummer angivna på transporthandlingarna?
- Finns det några egna anteckningar i t.ex. anteckningsbok som lastbilsföraren har haft eller förevisat vid kontrollen? (Sådan information kan visa vilka orter och företag som har besökts vid av- och pålastning samt kilometermätarställningen.)

För polisens förundersökningsledare uppges den primära utredning som polisen gör vid stopptillfället vara helt avgörande för hur den fortsatta utredningen fortskrider. En till synes enkel uppgift om start- och slutort från ett diagramblad, eller landkod som hämtas i den digitala färdskrivaren, kan ge en bild av hur föraren utför sina transporter, t.ex. om en resa till ett annat land som varar längre än en dag. Detsamma gäller uppgifter om fordonet var lastat vid det specifika tillfället samt vilka färder och antal färder som är tillåtna enligt cabotagereglerna. Närheten till de nordiska grannländerna gör att det går att utföra internationella transporter över en och samma dag. När polisen kontrollerar uppgifter från färdskrivaren kan redovisningen visa att man har start- och slutland i Sverige trots att man utfört en internationell transport enligt cabotagereglerna.

Varje transport ska innehålla ett visst antal uppgifter som bevismaterial.<sup>288</sup> Där finns enligt polisen stora brister. Enligt polisen är det svårt att kartlägga transporter, och i de fall som handlingar inte har förts med eller om handlingarna inte är rätt ifyllda innebär det att det blir omöjligt för polisen att genomföra utredningen. För att ärendet ska kunna redovisas till Åklagarmyndigheten måste polisen kunna redovisa ett underlag som ger klara och tydliga bevis för att överträdelser begåtts.

Polisen har identifierat flera problem som försvårar möjligheten att kunna belägga otillåten cabotage respektive olaga yrkesmässig trafik då vägkontroller genomförs. Till de problem som har identifierats hör bl.a. följande.

- Ett vanligt sätt är att frakthandlingar på transporter som har utförts eller kommer att utföras inte visas för poliserna som genomför kontrollen.
- Frakthandlingarna vid en internationell transport innehåller bara huvudavsändare och huvudmottagare.
- Polisen har inte rätt att gå in i lastbilen och leta efter handlingar eller anteckningar. Det skulle kräva beslut från åklagare om husrannsakan, vilket inte ges eftersom straffskalan för otillåten cabotage är för låg.

<sup>288</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009, kapitel III artikel 8 och 9.

- Då frakthandlingarna ofta kan vara bristfälligt ifyllda framgår det inte om transporten är internationell eller nationell. Det är svårt att styrka om det varit en eller flera deltransporter vid samma resa då det inte finns noterat på transporthandlingarna eller någon annan handling som krävs enligt cabotagereglerna.
- Uppgifter som hämtas från analoga och digitala färdskrivare är inte till någon vägledning för att kartlägga transporter då sådana ofta saknas för start och slutland (landskod) m.m. Det saknas också ofta analoga färdskrivarblad.
- Många transporter körs som kombinerad transport<sup>289</sup> av gods mellan EU-länder. Dessa transporter är svåra att övervaka då man inte vet vem som tagit emot godset, var godset är hämtat eller vart det är på väg. Vid denna typ av godstransport gäller inte cabotagereglerna. Förare och transportörer vet ofta inte vilket regelverk man kör efter. Det saknas ofta transportdokument som styrker att det är en kombinerad transport.<sup>290</sup>
- Många delaktiga i transportkedjan medverkar till att dölja att det är otillåten cabotage eller olaga yrkesmässig trafik som sker.

Från polisen har även andra problem uppmärksammats som försvårar utredningen av misstänkt otillåten cabotage. Ett problem är att det vid stoppandet och genomförandet av kontrollen kan finnas språksvårigheter, vilket innebär att en auktoriserad tolk måste användas. Kraven på auktoriserad tolk i dessa fall är för att det inte ska uppstå några missuppfattningar, vilket är ett krav i bevishänseende. Enligt polisen sker dessa tolksamtal ofta via telefon och högtalartelefon. En annan försvårande faktor i utredningsarbetet som har framförts av polisens förundersökningsledare är att det inte är tillåtet att hålla förhör i efterhand med arbetsgivare eller liknande utan begäran om internationell rättshjälp via Åklagarmyndigheten/RÅ. Det kan här noteras att det inom Norden finns avtal som reglerar detta.

#### 5.4.4 Rapportering till Åklagarmyndigheten

Från Åklagarkammaren i Luleå anges att de hittills inte har fått in några rapporter om otillåten cabotage från polisen. Däremot har man under de senaste åren haft några ärenden om olaga yrkesmässig trafik, men de har varit färre än 10 stycken. Från de intervjuade åklagarna vid Åklagarkammaren i Norrort anges att de inte är så bekanta med hur otillåten cabotage ska hanteras efter-

<sup>289</sup> Med en kombinerad transport avses en transport av gods mellan EU-stater där en lastbil, släpvagn, påhängsvagn, med eller utan dragbil, ett växelflak eller en sådan container som är minst 20 fot lång används för transport av godset på väg den inledande och den avslutande transportsträckan och fraktas på järnväg, inre vattenvägar eller till havs den mellanliggande sträckan. Den mellanliggande sträckan ska vara minst 100 km, och vägtransporten ska ske mellan den plats där godset lastas och närmaste pålastningsstation eller mellan närmast lämpliga urlastningsstation och den plats där godset lossas, eller inom en radie av 150 kilometer från lastnings- eller lossningsplatsen. En inledande eller avslutande transportsträcka på väg i samband med en kombinerad transport får innefatta en gränspassage.

<sup>290</sup> Yrkestrafikförordningen (SFS 1998:779) (5–6 §§ 4 kap.) samt rådets direktiv 92/106/EG artikel 3 och artikel 7.

som det inte har kommit in något sådant ärende så länge som de har arbetat vid åklagarkammaren. Enligt åklagarna förekommer ingen kompetensutveckling inom trafikområdet för de verksamma inom åklagarkammarna. Detta är något som man framhåller att det behövs. Enligt Åklagarkammaren i Göteborg har de i närtid bara haft ett ärende som avsåg otillåten cabotage och detta ärende avskrevs. Totalt sett har man bara fått in två ärenden någonsin i Göteborg som rör otillåten cabotage. Åklagarkammaren har inte heller fått några ärenden som avser lastbilar som kört olaga yrkesmässig trafik. Även om det talas mycket om dessa typer av ärenden är de enligt åklagarna få i verkligheten. Det sägs att det ska komma, men sedan kommer det ändå ingenting. På grund av detta finns det enligt Åklagarkammaren i Göteborg inte så mycket att säga i frågan i dagsläget.

Enligt Polismyndigheten i Skåne har de sedan mitten av 1990-talet inlett förundersökningar i ca 8–10 fall av misstänkt otillåten cabotage i Malmö. Detta skedde dock innan preciseringarna gjordes av vad som avses med tillfällig. Enligt polisen ledde dessa förundersökningar inte till något då Åklagarmyndigheten valde att lägga ned samtliga fall. Från polisen i Skåne har man uppfattat att ärenden om otillåten cabotage är krävande att hantera för åklagarna samtidigt som kompetensen inte är tillräcklig.

I en interpellation den 2 november 2011 ställs en fråga till infrastrukturministern om bl.a. vilka åtgärder hon avser att vidta för att komma till rätta med att reglerna om cabotage och begränsningar i möjligheterna att köra inrikes trafik i Sverige kontrolleras och efterlevs dåligt. Enligt interpellationen är kontrollen från polis och myndigheter av branschen mycket svag. I svaret anges bl.a. att det inte är aktuellt med någon särreglering för en specifik bransch. I svaret anges vidare att ministern har tolkat att det inte finns problem med nuvarande regelverk och att nuvarande problem faller tillbaka på hur tillämpningen av reglerna sker. Vidare pekar infrastrukturministern på att dessa frågor sträcker sig över flera politik- och departementsområden och att det behövs flera myndigheter som skannar av hur det ser ut och hur regelverklivnaden är.<sup>291</sup>

#### 5.4.5 Rättslig prövning och påföljder vid otillåten cabotage

*Få ärenden om otillåten cabotage har hittills prövats rättsligt i Sverige*

I uppföljningen har flera aktörer betonat att det varit sällsynt att ärenden om cabotage har prövats i domstol i Sverige. Enligt Åklagarmyndigheten, utvecklingscentrum i Malmö, finns ännu inte någon vägledande dom avseende cabotage. Enligt utvecklingscentrum är även praxis från underrätterna mycket sparsam.<sup>292</sup>

<sup>291</sup> Interpellation 2011/12:84 Social dumpning för lastbilschaufförer och åkerier samt svar på interpellation 2011/12:84 om social dumpning för lastbilschaufförer och åkerier, 12 §.

<sup>292</sup> Åklagarmyndigheten, Rätts-pm 2010:8.

Västmanlands tingsrätt prövade våren 2011 ett mål där ställföreträdaren för ett polskt åkeriföretag som ingår i en dansk åkerikoncern åtalades för otillåten cabotagetransport. Åtalet avsåg tiden den 8 mars till den 31 maj 2009 och under denna tid gällde en EG-förordning där det angavs att cabotage utgjordes av ”tillfälliga inrikes vägtransporter”.<sup>293</sup> I målet hävdade åklagaren att flera av åkeriets lastbilar gjort resor till och inom Sverige och att åkeriet bedrivit yrkesmässig transport som inte endast varit av tillfällig karaktär. Ställföreträdaren för åkeriet bestred ansvar för brott och gjorde gällande att trafiken varit tillfällig. Den 30 maj 2011 meddelade Västmanlands tingsrätt dom i målet mot den ansvarige för bolaget. Av domskälen från tingsrätten framgår att bolaget saknar erforderliga tillstånd att bedriva yrkesmässig åkeriverksamhet i Sverige men att bolaget däremot bedriver internationell transportverksamhet så att varor från utlandet körs in i Sverige och svenska varor körs ut ur landet samt att bolaget inom riket också bedriver s.k. cabotageverksamhet. Tingsrätten anger i sina domskäl att bevisbördan i brottmål allmänt sett är så fördelad att åklagaren har bevisbördan för samtliga relevanta omständigheter och att detta innebär att den tilltalades uppgifter ska läggas till grund för rättens bedömning om dessa inte är vederlagda eller om de inte är av sådant slag att de inte förtjänar tilltro. Enligt tingsrätten föreligger inte någon särskild i lag given bestämmelse om att bevisbördan skulle fördelas på annat sätt i ett mål av förevarande slag. I domskälen anges vidare att av den presenterade utredningen kan inte annat utrönas än varje angiven lastbils trafik i riket; således framgår inte hur stor del av denna trafik som utgjorts av internationell transport, cabotagetransport eller tomkörning. Tingsrätten fann vid dessa förhållanden att utredningen i målet inte visar att bolaget skulle ha bedrivit inrikes transporter i Sverige som varit mer omfattande än vad som kan anses innefattas i att trafiken varit tillfällig. Tingsrätten ogillade åtalet.<sup>294</sup>

Åklagaren i ärendet har överklagat Tingsrättens dom och enligt uppgift från Svea Hovrätt är förhandling i domstolen planerad till den 21 februari 2012. Detta ärende om otillåten cabotagetransport kommer att vara det första i sitt slag som blir föremål för prövning i högre instans och där utslaget därmed kan användas som prejudikat. Det kan noteras att ärendet avser prövning av eventuella överträdelse som skedde under den tid de gamla cabotagereglerna gällde.

Det finns också ett ärende mot företrädare för ett finländskt åkeriföretag om otillåten cabotage. Ärendet prövades av Gällivare tingsrätt i december 2008 och resulterade i en fällande dom mot företaget.<sup>295</sup> I domskälen anges att såvitt är bekant för tingsrätten finns för Sveriges del ingen vägledande dom som gäller cabotage. I domskälen anges vidare tingsrättens bedömning

<sup>293</sup> I de gamla cabotagereglerna talades bara om att det skulle vara ”tillfälligt”. Kommissionen har därefter kommit med ett tolkningsmeddelande (2005/C 21/02) och därefter Vägverket kom därefter (2005-09-30) med ett förslag till svensk tillämpning av begreppet tillfällig vid cabotage. Enligt Vägverkets tolkning definierades tillfällig som 10 transporter under 30 dagar.

<sup>294</sup> Västmanlands tingsrätt, mål nr B 591-11, dom 2011-05-30.

<sup>295</sup> Förordning (1998:786) om behöriga myndigheter m.m. i fråga om internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) (4 § 3 p).

att Vägverkets riktlinjer för bedömningen av begreppet tillfällig bör kunna tillämpas. Tingsrätten fann utifrån den presenterade utredningen att företrädarna för bolaget var skyldiga till otillåten cabotage vid sammanlagt 137 tillfällen under perioden 12 november 2006 till 1 februari 2007. Påföljden för de tilltalade blev 40 dagsböter à 150 kronor samt 40 dagsböter à 70 kronor. Domen överklagades inte.<sup>296</sup>

#### *Domstolsprövning av ärende om olaga yrkesmässig trafik*

Det kan i detta sammanhang även noteras att det finns en dom från tingsrätten i Alingsås från den 19 december 2011 avseende olaga yrkesmässig trafik som skedde mellan den 4 oktober och 1 november 2010. Enligt trafikpolisen i Västra Götaland utreddes ärendet inledningsvis med rubricering otillåten cabotage. Eftersom det visade sig att de transporter som körts inte varit av tillfällig art då samma utlandsregistrerade fordon körts i Sverige under flera veckor ändrades brottsrubriceringen till olaga yrkesmässig trafik. En ytterligare anledning till att brottsrubriceringen ändrades var att föraren kom till Sverige utan last, dvs. endast med dragbilen. I domskälen konstateras att åtalet är styrkt och att den åtalade genomfört godstransporter inom Sverige utan det tillstånd som krävs samt att föraren själv berättat att transporterna genomförts på det sätt som åklagaren påstått. Påföljden blev 30 dagsböter à 50 kronor samt 500 kronor till brottsofferfonden eftersom fängelse ingår i straffskalan för den begångna gärningen.<sup>297</sup> Domen överklagades, men Hovrätten för Övre Norrland meddelade inte prövningstillstånd.<sup>298</sup>

#### **5.4.6 Böter vid otillåten cabotage**

Enligt de svenska straffbestämmelserna döms den till böter som uppsåtligen driver trafik utan gemenskapstillstånd och i förekommande fall förartillstånd. Till böter döms även den som uppsåtligen utför cabotagetransporter i strid mot rådets förordning. Till penningböter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte medför en vidimerad kopia av gemenskapstillståndet eller i förekommande fall förartillståndet. Som framgår av domen i Gällivaremålet, som är det hittills enda svenska fallet där någon fällts för otillåten cabotage, blev dagsböterna för de upprepade förseelserna totalt 8 800 kronor.

Enligt uppgift från det danska transportministeriet känner man inte till att det hittills ska ha domstolsprövats några fall av misstänkt otillåten cabotage i Danmark, men flera fall uppges vara på väg. Däremot förekommer fall där polisen vid vägkontroller upptäcker fall av misstänkt otillåten cabotage. Enligt Transportministeriet kan antalet sådana fall uppskattas till uppemot ett 50-tal fall per år. Enligt det danska Transportministeriet är böterna för överträ-

<sup>296</sup> Gällivare tingsrätt, dom 2008-12-17, mål nr B 663-08.

<sup>297</sup> Alingsås Tingsrätt mål nr B 1422-11, dom 2011-12-19.

<sup>298</sup> Hovrätten för Övre Norrland fattade beslutet den 11 mars 2009 och beslutet vann laga kraft den 8 april 2009.

delser av cabotagereglerna låga med 4 000 danska kronor i böter vid en överträdelse. Vid flera överträdelser är böterna 8 000 danska kronor.<sup>299</sup>

I Danmark finns ett förslag till skärpningar av bötesbeloppen för bl.a. olaga yrkesmässig trafik och otillåten cabotage. Om folketinget beslutar i enlighet med förslagen till lagändringar innebär det att böter för olaga yrkesmässig trafik och otillåten cabotage kommer att vara lägst 10 000 danska kronor och för överträdelser som sker över längre tid 25 000 kronor.<sup>300</sup>

Det kan noteras att det inte tillämpas några s.k. mängdrabatter<sup>301</sup> i Danmark eller något annat av de länder som har ingått i uppföljningens internationella utblick.

#### 5.4.7 Hindrande av fortsatt färd

Enligt förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)<sup>302</sup> får behörig tjänsteman (polis- eller tulltjänsteman) hindra fortsatt färd om ett fordon framförs i strid mot bestämmelserna om yrkesmässig trafik. En polis- eller tulltjänsteman får i dessa fall medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. Behörig tjänsteman får när det gäller fordon som är registrerade i utlandet och som förs in i landet medge att fordonet omedelbart förs ut ur landet.

I den departementspromemoria som Näringsdepartementet redovisade 2011, En reformerad yrkestrafiklagstiftning, berördes inte frågan om vilka åtgärder polisen kan vidta för att hindra fortsatt färd. Frågan har heller inte aktualiserats i förslaget till ny yrkestrafiklag.<sup>303</sup>

<sup>299</sup> Transportministeriet, Justitsministeriet, Rigspolitiet och Trafikstyrelsen, möte 2011-08-29 samt e-brev 2011-11-11.

<sup>300</sup> Folketinget 2011-12, lovforslag nr. L 47.

<sup>301</sup> Med mängdrabatt avses att lagföring sker för samtliga överträdelser som har skett mot regelverken, men att påföljden inte motsvarar en sammanräkning av de böter som skulle ha kunnat utgå för var och en av de begångna överträdelserna.

<sup>302</sup> Förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

<sup>303</sup> Lagrådet. Nya lagar för yrkestrafik och taxi. Lagrådsremiss.

BILDEN NEDAN VISAR EN KÄTTING MED PLOMBERING SOM ANVÄNDS AV TYSKA BAG I FALL DÅR FORTSATT FÄRD SKA HINDRAS.



Källa: Bilden togs i samband med uppföljningens besök hos Bag, 2011-11-15.

#### 5.4.8 Samverkan mellan länder mot otillåten cabotage

##### *Värdmedlemsstatens sanktioner vid överträdelser*

När behörig myndighet i en medlemsstat får kännedom om att ett utlandsetablerat transportföretag har begått en allvarlig överträdelse av gemenskapernas vägtransportlagstiftning ska den översända följande information till de behöriga myndigheterna i det andra landet så snart som möjligt, och senast inom sex veckor efter det slutliga avgörandet i ärendet. Informationen ska innehålla en beskrivning av överträdelserna och när den begicks, kategori och typ av överträdelse och hur allvarlig den är samt sanktioner som ålagts respektive verkställts.<sup>304</sup> Detta kan inkludera en varning om detta föreskrivs i nationell lagstiftning för att behandla ärendet, vilket bl.a. kan leda till administrativa sanktioner som tillfällig eller permanent återkallelse av vissa eller alla bestyrkta kopior av gemenskapstillståndet eller återkallelse av gemenskapstillståndet.

Medlemsstaterna ska se till att uppgifter om allvarliga överträdelser av gemenskapens lagstiftning om vägtransport registreras i det nationella elektroniska registret över vägtransportföretag. Uppgifter i registret om tillfällig eller permanent återkallelse av gemenskapstillstånd ska ligga kvar i databasen under två år om det rör sig om tillfällig återkallelse, eller fr.o.m. dagen för återkallelsen, om det rör sig om permanent återkallelse.<sup>305</sup>

I uppföljningen har framkommit att det hittills inte har skett något utbyte av information mellan Transportstyrelsen och behöriga myndigheter i andra

<sup>304</sup> Rådets förordning (EG) nr 1072/2009 (artikel 13).

<sup>305</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 (artikel 14). Denna artikel trädde i kraft den 4 december 2009 och ska tillämpas fr.o.m. den 4 december 2011.

länder kring otillåten cabotage eller olaga yrkesmässig trafik. Inom Transportstyrelsen finns det ännu inte något nationellt elektroniskt register där allvarliga överträdelser registreras.<sup>306</sup>

## 5.5 Beställarens ansvar vid otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik

Det finns också ett ansvar för beställaren av godstransporter. Om yrkesmässig trafik har drivits enligt yrkestrafiklagen och detta har skett utan tillstånd, dvs. olaga yrkesmässig trafik, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han kände till eller hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades.<sup>307</sup>

När det gäller otillåten cabotage fanns det tidigare inte någon motsvarande reglering av beställarens ansvar. I den svenska förordningen om internationella vägtransporter fanns tidigare en reglering om beställarens ansvar som angav att om trafik som avses i denna förordning har drivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter, om han kände till eller hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades. Från och med den 4 december 2011 har det genomförts en förändring av förordningen som innebär att beställaren kan åläggas ett ansvar även i fall av otillåten cabotage. Förordningens nya lydelse är att om trafik har drivits utan tillstånd eller om cabotagetransporter har utförts i strid med EU-förordningarna döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter, om han eller hon kände till eller hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades, eller att cabotagetransporten skedde i strid med någon av de nämnda EU-förordningarna.<sup>308</sup> Det kan noteras att beställarens ansvar inte är strikt, dvs. att beställaren inte behöver genomföra någon egen kontroll av transportföretaget.

Då förändringen av regelverket är nyligen genomförd har det under trafikutskottets uppföljning ännu inte funnits något ärende i Sverige där beställarens ansvar har fått en rättslig prövning.

Det kan samtidigt uppmärksammas att det i uppföljningen har framkommit att Polismyndigheten i Västra Götaland under 2012 håller på att inleda 5–6 ärenden om beställarens ansvar för otillåten cabotage<sup>309</sup> vid upphandlade godstransporter. I ärendena saknas ett flertal uppgifter på transporthandling-

<sup>306</sup> Transportstyrelsen Borlänge, möte 2011-08-23.

<sup>307</sup> Yrkestrafiklagen (SFS 1998:490) (2 § 6 kap.).

<sup>308</sup> Förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) (6 §).

<sup>309</sup> Förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) (6 § 2). (Förordning (EG) nr 1072/2009 artikel 8 a–g).



arna. Då arbetet med förundersökningarna just har inletts har ännu inte något ärende lämnats vidare till åklagare.<sup>310</sup>

Från Sveriges Åkeriföretag menar man att beställaransvaret är en viktig del för att komma till rätta med de problem som finns i dag både avseende otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik. Från Sveriges Åkeriföretag i Skåne har man även pekat på att det finns försvårande faktorer när det gäller att rent faktiskt kunna utkräva beställarens ansvar. Något som man menar kan vara problematiskt är att det mellan beställaren och utföraren kan finnas flera led och att detta är något som kan försvåra utkrävandet av ansvar från beställaren.

När det gäller frågan om beställaransvar menar Åklagarkammaren i Göteborg att det är svårt att kunna lägga ett straffrättsligt ansvar på beställarna.<sup>311</sup>

I Tyskland finns en reglering (§ 7c GüKG) av beställaransvaret som liknar den svenska. Från den tyska branschorganisationen BWVL ställer man sig tveksam till beställaransvaret eftersom man anser att det innebär att beställaren får ett för stort ansvar.<sup>312</sup>

I Finland finns sedan den 1 januari 2007 en lag om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitan av utomstående arbetskraft.<sup>313</sup> Enligt lagen är den som beställer ett arbete skyldig att utreda sin avtalspartners förmåga att sköta de lagstadgade förpliktelserna. Lagen syftar även till att säkra att underleverantörerna och de företag som hyr ut arbetskraft ska iaktta arbetsgivarens förpliktelser och att minimivillkoren i underleverantörernas och de hyrda arbetstagarnas förhållande uppfylls. I de fall en beställare ingår ett avtal med någon som har näringsförbud kan denne påföras en försummel-seavgift om mellan 1 600–16 000 euro.<sup>314</sup> Rikspolisstyrelsen har i ett remissvar på utredningen om en reformerad yrkestrafiklagstiftning lämnat synpunkter på beställarens ansvar och som modell för detta pekat på den finländska lagen om beställaransvar. Rikspolisstyrelsen framhöll i sitt remissvar att man anser att beställaren har en undersökningsskyldighet när det gäller slutande av avtal om transporten med trafikutövaren och betonade att den undersökningsplikten även bör gälla tredje part vid ett sådant avtal. Rikspolisstyrelsen pekade vidare på att själva transporten många gånger utförs av en annan utförare än den beställaren har slutit avtal med och att beställaren ska

<sup>310</sup> Polisen i Västra Götaland, telefonsamtal 2012-01-11.

<sup>311</sup> Åklagarkammaren i Göteborg, möte 2011-06-09.

<sup>312</sup> BWVL. Möte 2011-11-14.

<sup>313</sup> Lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitan av utomstående arbetskraft 1233/2006.

<sup>314</sup> Arbets- och Näringsministeriet, Beställaransvar för den som anlitar utomstående arbetskraft.

ha en skyldighet att utreda sin avtalspartners förmåga att sköta de lagstadgade förpliktelserna.<sup>315</sup>

---

<sup>315</sup> Rikspolisstyrelsen, e-brev 2012-01-25.

## 6 Överlast

Godstransporter med överlast medför många olika problem. Överlast påverkar trafiksäkerheten på vägarna, bl.a. genom att lastbilarnas broms- och vägegenskaper försämrats. Överlast innebär även att konkurrensen för godstransporterna på väg snedvrids. Den ökade drivmedelsförbrukning som överlast medför innebär också att miljön påverkas negativt. Att vägnätet utsätts för ett ökat och onödigt slitage från överlast är ett annat problem som i sin tur även påverkar kostnaderna för underhåll och ombyggnader av vägar. En tungt lastad långtradare kan förorsaka samma vägslitage som flera hundratusen vanliga personbilar.

Kapitlet inleds med trafikutskottets tidigare behandling av överlast. Därefter beskrivs reglerna om vikter och överlast samt utvecklingen av överlast i Sverige. I kapitlet beskrivs även polisens överlastkontroller på vägarna samt det pilotprojekt med automatiskt vägningssystem för fordonsselektion som införts i Stockholm. I kapitlet beskrivs även påföljderna vid överlast i Sverige och andra länder samt hanteringen av överlastärenden. Kapitlet avslutas med en beskrivning av branschens egna åtgärder för att främja en god efterlevnad av lastreglerna.

### 6.1 Riksdagens tidigare behandling

Trafikutskottet har vid flera tillfällen under de senaste åren behandlat motioner som rör överlast inom den tunga trafiken. Utskottet har bl.a. konstaterat att landets vägnät har byggts upp under en lång tidsperiod genom betydande ekonomiska insatser och att det därför är av stor samhällsekonomisk vikt att vägkapitalet inte bryts ned i förtid till följd av överlastade fordon. Utskottet har även pekat på att såväl trafiksäkerhet och fordons ekonomi som rättvisa konkurrensförhållanden inom transportnäringen motverkas genom överlastade fordon. Utskottet har även konstaterat att Vägverkets mätningar visat att andelen överlastade tunga fordon minskat, men att minskningen går alltför långsamt i förhållande till bl.a. de kostnader för vägslitage och trafiksäkerhetsrisker som överlastade fordon föranleder.<sup>316</sup>

### 6.2 Regler om vikter och överlast

Regler om vikter och överlast finns i trafikförordningen. Där regleras att om en viss maximilast gäller för ett motordrivet fordon eller därtill kopplat fordon får tyngre last inte befordras med fordonet.<sup>317</sup>

<sup>316</sup> Se bl.a. bet. 2007/08:TU6 och bet. 2008/09:TU9.

<sup>317</sup> 4 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).

Vägnätet, dock inte enskilda vägar, är indelat i tre bärighetsklasser. Allmän väg tillhör bärighetsklass 1 och övriga vägar som inte är enskilda tillhör bärighetsklass 2 eller 3 om inte annat föreskrivs. Det är Trafikverket eller kommunen, om den är väghållare, som meddelar föreskrifter om huruvida en allmän väg ska tillhöra bärighetsklass 2 eller 3.

Hur mycket ett fordon får väga när det är lastat (bruttovikt) styrs av följande:

- axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck
- bruttovikt vid olika axelavstånd mellan första och sista axeln på fordon och fordonståg samt mellan axelkombinationer
- fordonets totalvikt
- axelavstånd mellan bilens sista axel och släpets första axel.<sup>318</sup>

Enligt trafikförordningen döms ägaren av ett fordon till penningböter om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som har ankommit på honom eller henne för att hindra att fordonet brukas i strid mot gällande regler om axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt.<sup>319</sup>

Regler om överlastavgifter finns i lagen om överlastavgift.<sup>320</sup>

I enlighet med trafikförordningen ska polisen hindra fortsatt färd om maximalasten för ett fordon överskridits med mer än 20 procent, eller det tillåtna axel-, boggi- eller trippelaxeltrycket överskridits med mer än 10 procent, eller bruttovikten för ett fordon eller den sammanlagda bruttovikten för ett fordonståg överskridits med mer än 10 procent, såvida inte särskilda skäl föranleder annat.<sup>321</sup>

Enligt yrkestrafiklagen ska ett tillstånd återkallas om tillståndshavaren eller den trafikansvariga har dömts för allvarliga eller upprepade överträdelser av fordons vikt och mått.<sup>322</sup>

### 6.3 Utvecklingen av överlast

Enligt uppgift från de åklagarkammare som intervjuats i samband med uppföljningen är ärenden som avser överlast inte ovanliga. Enligt åklagarkammarna är dessa ärenden också av den typen att de vanligtvis är enkla att hantera.

Dåvarande Vägverket genomförde mellan 2002 och 2009 årliga mätningar av axelaster och bruttovikter på ett antal platser i landet. Axellaster från tunga fordon svarar för en mycket stor del av nedbrytningen av det belagda vägnätet, och det är därför viktigt att ha information om den tunga trafikens omfattning och vilka vikter som belastar vägnätet. Syftet med att samla in kunskap om verkliga laster på vägnätet och omfattning av överlast har varit att få

<sup>318</sup> TSVFS 1978:10 och VVFS 1998:95.

<sup>319</sup> 14 kap. 11 § trafikförordningen (1998:490).

<sup>320</sup> Lagen (1972:435) om överlastavgift.

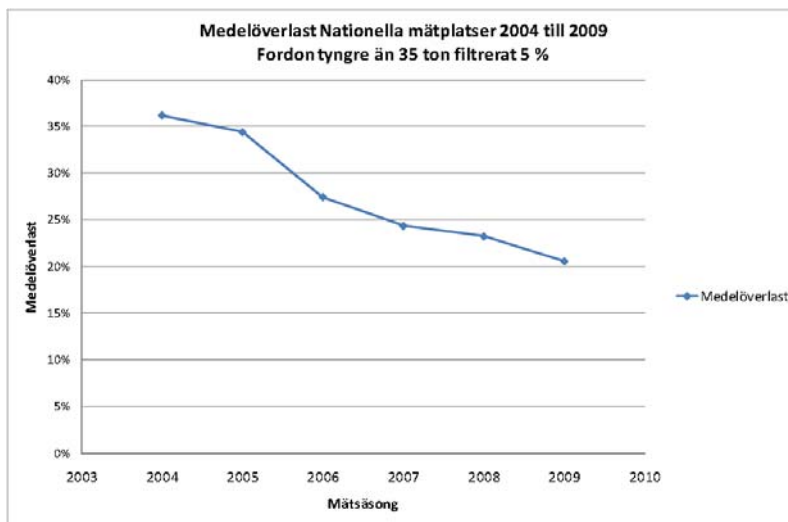
<sup>321</sup> 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

<sup>322</sup> 5 kap. 2 § yrkestrafiklagen (1998:490).

underlag för olika åtgärder för att uppnå en bättre regelefterlevnad, underlag för planering av vägunderhåll samt underlag för dimensionering av åtgärdsinsatser.

Trafikens nedbrytningseffekt på väg beror på den vikt som passerar, antal fordon samt typ av fordon, dvs. antal axlar som vikten är fördelad på. Från vägunderhållssynpunkt är ett av problemen med överlast att nedbrytningseffekten ökar snabbt med ökande vikt, vilket innebär att en överlast på en axel inte fullt ut uppvägs av att andra axlar är lägre lastade. Alla tunga fordon bidrar till nedbrytningen, men överlastade fordon bidrar proportionellt sett betydligt mer än övriga.

Enligt Vägverkets mätningar visar utvecklingen av medelöverlasten för fordon tyngre än 35 ton (filtrerat med 5 procent) på tydligt minskade överlaster för varje mätsäsong sedan 2004. Resultaten från mätplatserna visar att under 2004 var vart tredje tungt lastat fordon överlastat jämfört med vart femte under 2009.



Källa: Vägverket, Publikation 2010:9.

Vägverket konstaterade samtidigt att mätningarna visar på att det finns stora variationer mellan olika mätplatser och att omfattningen minskar på flera platser och ökar på några. Den sammantagna bild som redovisas är dock att även om man kan se en kontinuerlig minskning av överlasterna återstår fortfarande omfattande problem där man kan se överlast hos 20 procent av de fordon tyngre än 35 ton som vägts. Samtidigt konstateras att axellasterna svarar för en betydligt större andel av överlasterna än vad de gjorde då mätningarna startade. Sveriges Åkeriföretag har i uppföljningen uppmärksammat att ett fordon kan ha rätt lastvikt men godset felaktigt placerat i längsled och att axellasterna då blir fel.<sup>323</sup> Enligt Vägverket har kommunikation med trans-

<sup>323</sup> Sveriges Åkeriföretag, e-brev 2012-01-26.

portörer och transportköpare visat sig vara en framkomlig väg för att öka förståelsen för den problematik som överlast innebär.<sup>324</sup>

Enligt Trafikverket visar preliminära uppgifter att överlasterna minskade till ca 14 procent för 2010 för fordon tyngre än 35 ton jämfört med 2009. Även medelvikten per tungt fordon minskade ca 0,3 ton jämfört med tidigare. Enligt Trafikverket är det dock oklart huruvida konjunkturen har inverkat. Mätningar har även genomförts för 2011, men det finns ännu inte några sammanställningar av preliminära resultat.<sup>325</sup>

Vägverket Konsult genomförde 2007 mätningar av regelefterlevnaden inom den kommersiella godstrafiken på det statliga vägnätet.<sup>326</sup> Resultaten från kontrollerna visade på en god efterlevnad av mått och vikt.<sup>327</sup>

I samband med genomförandet av uppföljningen har Rikspolisstyrelsen ombetts att ta fram uppgifter på årsbasis om antal överträdelser med tunga lastbilar mot reglerna om överlast samt hur många av dessa som har rapporterats vidare till åklagare. Rikspolisstyrelsen har även ombetts att ta fram uppgifter för hur stor del av de böter som polisen utfärdar för överlast som betalas och om det finns skillnader mellan svenska och utländska lastbilar. Enligt uppgift från Rikspolisstyrelsen går det inte att hämta sådana uppgifter från deras nuvarande datasystem.<sup>328</sup>

### *Kostnader för överlast*

För att uppskatta vad överlasterna innebär för kostnaderna för slitage på vägnätet har Trafikverket gjort två övergripande analyser. Den första analysen bygger på beräkningar av hur mycket mer, dvs. tjockare, asfaltlager som skulle behövas för att förebygga skador som beror på nedbrytningen från överlast. Enligt Trafikverket behövs i det första fallet mer än 500 miljoner kronor årligen för att öka motståndet mot belastningsskador relaterat till vägens dimensionering. Enligt Trafikverket är det rimligt att anta att man faktiskt skulle utföra ungefär hälften av detta i förebyggande syfte, med hänsyn till att Trafikverket underhåller vägnätet utifrån ett behov som redan har uppstått.

Den andra analysen bygger på beräkningar av hur mycket förstärkningsåtgärder i undre asfaltlager som utförts årligen de senaste tre åren. I denna analys pekar Trafikverket på att en uppföljning av förstärkningshöjande åtgärder som utförts på vägnätet visar att medelvärdet de tre senaste åren (2008–2010) hamnar på ca 570 miljoner kronor enbart för de undre lagren. Enligt Trafikverket är dessa åtgärder lättare att hänföra till belastningsskador än skador på slitlagret där andra faktorer som slitage och åldring också påverkar. Trafikverket pekar på att det även här är rimligt att anta att hälften av

<sup>324</sup> Vägverket, BWIM-mätningar 2009 – Sammanfattning. Publikation 2010:9.

<sup>325</sup> Trafikverket, e-brev 2012-01-17.

<sup>326</sup> Mätningarna genomfördes i Dalarna, Norrbotten, Skåne, Stockholm och Västra Götaland.

<sup>327</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m.

<sup>328</sup> Rikspolisstyrelsen, möte 2011-11-17.

kostnaden går att relatera till överlast, medan den andra hälften kommer från bärighetsanslag, nya vägar, förbättringar, tjälsäkring och kompensation för att tåla högre last än tidigare dimensionering. Enligt Trafikverkets beräkningar skulle en grov uppskattning av kostnader för överlasterna vara att de uppgår till ca 250 miljoner kronor per år, vilket motsvarar ca 10 procent av Trafikverkets underhållsbudget för det belagda vägnätet 2010.<sup>329</sup>

## 6.4 Kontroller och vägning av lastbilar

### 6.4.1 Polisens vägning av fordon ute på väg

Ett vägningmoment ska innefatta kontroll av axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt bruttovikt.<sup>330 331</sup> Vägning ska ske där lutningsförhållandena är mindre än 2,9 grader (5 procent).

### 6.4.2 Automatiska vägningssystem för selektering av fordon med överlast

I bl.a. Nederländerna, Polen och Tyskland har man liksom i flera andra delar av världen sedan länge infört automatiska vägningssystem för att underlätta identifieringen av överlastade fordon. Detta kallas även Weight in movement (Wim). Vissa länder började använda automatiska vägningssystem redan för 30 år sedan, och en uppskattning är att det i dag finns flera tusen automatiska vägningssystem installerade runt om i världen. Inom Trafikverket och dåvarande Vägverket har man under de senaste 20 åren uppmärksammat och mer allmänt diskuterat behov och nytta av automatiska vägningssystem. I likhet med Sverige har inte heller de övriga nordiska länderna infört automatiska vägningssystem.

För Sveriges del har det dock nyligen skett en förändring genom att Trafikverket under 2010 inlett ett samarbete med polisen i Stockholms län och installerat ett automatiskt vägningssystem med en högfartsvåg monterad i vägen. Den registrerar samtliga fordon som passerar vid E4 i norrgående riktning vid Hallunda i Stockholm.<sup>332</sup> Mätningarna sker i normal motorväghastighet och stör inte trafiken. Systemet har testats sedan 2010 och används sedan hösten 2011. Trafikverket sparar samtliga data i en trafikdatabas och polisen får samtidigt ett verktyg för selektering av fordon med överlast. Det är viktigt att notera att vägningssystemet i dagsläget inte kan ersätta den manuel-

<sup>329</sup> Trafikverket, e-brev 2012-01-17.

<sup>330</sup> Med axeltryck/boggitryck/trippelaxeltryck avses den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel/boggi/trippelaxel för över till vägbanan. Med bruttovikt på fordon avses den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.

<sup>331</sup> Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägning av fordon med portabla fordonsvågar, RPSFS 2003:5 FAP 335-1.

<sup>332</sup> Trafikuskottets uppföljningsgrupp besökte Polismyndigheten i Stockholms län den 3 maj 2011 för att på plats ta del av hur det nya vägningssystemet fungerar.

la vägningen av fordon som polisen gör; däremot fyller det sin funktion som selekteringsinstrument och kan göra polisens arbete med vägning och kontroller av överlast mer effektivt. I Stockholm har kommunen gått med på att upplåta mark som är lämplig att använda för en kontrollplats.

Enligt Trafikverket kostar det ca 2,5–3 miljoner kronor att installera ett vägningssystem som täcker båda riktningarna (dvs. totalt 6 filer). Den vägningstation som har installerats i Stockholm har finansierats med medel från Trafikverket. Enligt uppgift har Trafikverket för närvarande inte avsatt några ytterligare medel för installationer av fler automatiska vägningssystem.<sup>333</sup>

#### *Uppföljningsgruppens besök hos trafikpolisen i Stockholms län*

Trafikutskottets uppföljningsgrupp besökte trafikpolisen i Stockholms län under kvällen den 3 maj 2011 för att bl.a. få ta del av hur det nya automatiska vägningssystemet fungerar och hur polisen arbetar med vägning och kontroller av överlast. Wimsystemet består av givare i samtliga körfält, som registrerar fordonslängd, axelavstånd, hastighet samt vikterna på fordonets samtliga axlar.

Trafikverket kan från Wimsystemet hämta information om bl.a. när på dagen eller i månaden flest tunga transporter sker och flest överlaster passerar samt hur många fordon och hur mycket bruttoton som färdas på vägen. Polisens kontrollverksamhet uppges kunna bli mer effektiv genom att den lättare kan identifiera de fordon som verkligen är för tunga för genomförande av kontrollvägning och lagföring.

När polisen använder systemet kan den se de lastbilar som passerar på en uppkopplad dator. I de fall ett fordon har överlast rödmarkeras bilden med fordonet samt de viktuppgifter som anges i den bild som finns bredvid.

BILDERNA NEDAN VISAR EN LASTBIL SOM PASSERAR VÄGNINGSSYSTEMET OCH HAR FÖR TUNG LAST PÅ EN AXEL.



<sup>333</sup> Trafikverket, Peek Traffic Sweden AB och International Road Dynamics Inc. Möte 2011-06-13.



Lane 3 Kistler - Vehicle #07904 - Class 13 - 4 Axle - PAUSED					
Class:	Length:	Speed:	GVW:	Max GVW:	Date:
13	1382 cm	75 kph	35324 kg	42000 kg	Wed Mar 9 17:51:35 2011
Axle	Separation	Left Weight	Right Weight	Total Weight	Allowable Weight
1	0 cm	4177 kg	3771 kg	7948 kg	10000 kg
2	389 cm	6181 kg	6345 kg	12526 kg	11500 kg
3	490 cm	3778 kg	3780 kg	7558 kg	10000 kg
4	181 cm	3551 kg	3741 kg	7292 kg	10000 kg
Status: Overweight					

Källa: Peek traffic solutions, e-brev 2011-06-15.

När en lastbil med överlast identifieras hämtas den in till en särskild kontrollplats där polisen genomför en ytterligare vägning med manuella vågar. Enligt polisen har det med moderna lastbilar blivit svårare att med blotta ögat kunna se vilka bilar som är överlastade. En orsak till detta är att luften i däck och fjädningen kan regleras i lastbilen och att det då kan bli svårare att upptäcka en överlast vid förbipassage. De manuella vägningarna som polisen gör är både tidskrävande och tunga att genomföra då varje våg som ska placeras under hjulen väger ca 25 kg. Enligt trafikpolisen i Stockholm ser man mycket positivt på att det nya vägningssystemet har installerats i Stockholm då man uppfattar att systemet underlättar arbetet med selektering och minskar onödigt arbete.<sup>334</sup> I uppföljningen har även polisen i södra Sverige uttryckt ett intresse för fler vågar då detta skulle kunna underlätta överlastkontrollerna av den stora mängd godstransporter som kommer via färjor.

Rikspolisstyrelsen beslutade den 17 oktober 2011 om föreskrifter och allmänna råd om vägning av fordon med portabla fordonsvågar.<sup>335</sup> De huvudsakliga ändringar som gjorts innebär att i stället för s.k. vågtrapper, som är en slags höjdujämnare, kan vågar placeras i nedfrästa spår i vägbanan eller som utbyte kan s.k. vågmattor användas i anslutning till vågen. Detta innebär att fordonets alla axlar kommer i samma höjd oavsett om de står på vågen eller inte.<sup>336</sup>

I Nederländerna finns sedan många år ett väl utbyggt Wimsystem med många mätstationer, och det är polisen som har ansvar för att kontrollera överlast. I Nederländerna är Wim i drift dygnet runt och registrerar alla felaktiga axeltryck i en databas som används för statistik. Dessa uppgifter används även för att lokalisera vilka åkerier som frekvent kör med överlast. I dessa fall kan polisen genomföra besök hos företaget för diskussioner om hur man ska komma till rätta med problemet.<sup>337</sup>

<sup>334</sup> Uppföljningsgruppen, studiebesök hos trafikpolisen i Stockholms län 2011-05-03.

<sup>335</sup> RPSFS 2011:5 FAP 335-1.

<sup>336</sup> Rikspolisstyrelsen, e-brev 2012-02-01.

<sup>337</sup> Vägverket Region Stockholm Avdelning Trafik, pm 2007-03-19.

### 6.4.3 Teknisk utveckling

Den tekniska utvecklingen inom området har inneburit att det i moderna lastbilar finns möjlighet att installera vågar som registrerar hur mycket last som transporteras i lastbilen. Dessa lastindikatorer kan användas både i samband med att lastning sker men även i fall där en lastbil stannar på olika platser för att lämna av delar av godset. Nyttan av lastindikatorer är i dessa fall bl.a. att det går att se om det blir ojämn vikt i lastutrymmet och om det blir felfördelningar i axeltrycket.

## 6.5 Böter och överlastavgifter

Vid överlast kan fordonsföraren få böter medan åkeriet kan få betala överlastavgift. Vid upprepade eller allvarliga överträdelser av viktreglerna kan det också bli fråga om en prövning av återkallande av trafiktillstånd.

### 6.5.1 Böter vid överskridande av viktregler

#### *Böter i Sverige*

En lastbilsförare som överskrider reglerna om högsta tillåtna axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt döms till penningböter om han eller hon känt till eller borde ha känt till hindret för brukandet av lastbilen.<sup>338</sup> Lastbilsägaren döms till penningböter om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att göra vad som ankommer på denne för att hindra att fordonet brukas i strid mot viktbestämmelserna.<sup>339</sup>

TABELL 19 POLISENS ORDNINGSBOT – BÖTESNIVÅER FÖR ÖVERLASTER

Vid bruk av motordrivet fordon eller till fordon motordrivet kopplat fordon trots att högsta tillåtna axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt <sup>340</sup> överskridits betalas böter enligt följande intervall.		
Överskridande av högsta tillåtna axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med:	1–10 %	1 500 kr
Överskridande av högsta tillåtna axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med:	11–20 %	2 000 kr
Överskridande av högsta tillåtna axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med:	21–30 %	2 500 kr
Överskridande av högsta tillåtna axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med:	31–40 %	3 000 kr
Överskridande av högsta tillåtna axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt med:	41–50 %	4 000 kr
Då högsta tillåtna axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt överskrids med 51 % och därutöver ska detta rapporteras till åklagare.		

<sup>338</sup> 14 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276).

<sup>339</sup> 14 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276).

<sup>340</sup> Bruttovikt avser även fordonskombination.

Källa: SFS 2011:949 Riksåklagarens föreskrifter om ändring i Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott.

När det gäller överskridande av viktbestämmelser tillämpas det enligt polisen inte någon vedertagen toleransmarginal på motsvarande sätt som för hastighetsöverträdelser. (Se vidare om hastigheter i kapitel 8.)

### *Böter i andra länder*

När det gäller böter för överlast visar uppföljningens utblick till andra länder att det i Danmark tillåts en felmarginal om 7 procent av den maximalt tillåtna bruttovikten innan böter utgår. För ytterligare övervikt utgår böter till föraren med 100 danska kronor och till ägaren av fordonet med 250 danska kronor för varje procent. Vid återfall i brott tillkommer ytterligare 1 000 danska kronor för varje brott. Böter utgår också för överskridande av axeltryck som summeras till böterna för överskriden maximal bruttovikt. I Tyskland utgår böter för överskridande av maximal tillåten bruttovikt i ett intervall om 120–570 euro. Dessutom utgår i samma intervall böter för överskridande av axeltryck. Böter för överskridande av brutto- och axeltryck adderas till varandra. I Finland utgår överlastavgift vid överskridande av högsta tillåtna bruttovikt samt överskridande av axeltryck i intervallet 10–40 euro per 100 kg överlast. I Polen utfärdas böter för överskridande av maximal bruttovikt i intervallet 600–4 320 zloty (1 zloty motsvarar ca 2 svenska kronor) och för överskridande av högsta axeltryck med 120–7 000 zloty. I Polen är det transportföretaget som tilldöms böter, men i förekommande fall kan det även vara beställaren, speditören eller annan lastansvarig som bötfälls.

### *Hindrande av fortsatt färd*

Polisen ska hindra fortsatt färd som sker i strid mot förordningen eller mot föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, om den fortsatta färden medför påtaglig fara för trafiksäkerheten eller någon annan väsentlig olägenhet.<sup>341</sup> Såvida inte särskilda skäl föranleder annat ska polisen också hindra fortsatt färd i följande fall:

- om maximilasten<sup>342</sup> för ett fordon överskridits med mer än 20 procent
- om det tillåtna axel-, boggi- eller trippelaxeltrycket överskridits med mer än 10 procent
- om bruttovikten för ett fordon eller den sammanlagda bruttovikten för ett fordonståg överskridits med mer än 10 procent.

<sup>341</sup> 14 kap. 15 § trafikförordningen (1998:1276).

<sup>342</sup> Med maximilast avses skillnaden mellan fordonets totalvikt (dvs. summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av den största mängd gods som fordonet är inrättat för) och tjänstevikt (dvs. den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten samt föraren).

### 6.5.2 Överlastavgifter

Ansvar för att påföra överlastavgifter har fr.o.m. den 1 januari 2010 överförts från länsstyrelserna till Transportstyrelsen.

Regler om överlastavgift för lastbilar finns i lagen om överlastavgift.<sup>343</sup> Vid överlast är det ägaren av lastbilen som påförs överlastavgift. För släpvagn är det ägaren till fordonet som släpvagnen dras av som påförs överlastavgift.

Enligt lagen tas överlastavgift ut med ett grundbelopp om 2 000 kronor. Därutöver tas överlastavgift ut med ett belopp beräknat för varje axel, boggi eller trippelaxel för avgiftspliktig överlast enligt följande. För del av överlast tas följande ut per 100 kg:

- mellan 100 till 2 000 kg tas överlastavgift ut med 400 kronor
- mellan 2 100 och 4 000 kg tas överlastavgift ut med 600 kronor
- mellan 4 100 och 6 000 kg tas överlastavgift ut med 800 kronor
- för 6 100 kg och därutöver tas överlastavgift ut med 1 000 kronor.

Om överlastavgift har påförts en person för färd med ett visst fordon och om en sådan avgift ska påföras samma person för färd som företagits med samma fordon inom ett år efter den tidigare färden så tas avgiften ut med 50 procent högre belopp än vad som anges ovan.

Enligt Sveriges Åkeriföretag är det i allmänhet mycket svårt att få en överlastavgift nedsatt eller eftergiven. Det räcker t.ex. inte med att hävda att transportören har litat på uppgifter som anges på följesedeln om det sedan skulle visa sig att de var felaktiga. Det räcker heller inte med att hävda att snö, is eller stark kyla kan ha påverkat vägningsresultatet. Skäl för att efterge eller sätta ned överlastavgift som annars skulle ha tagits ut kan dock vara t.ex. om en förare har handlat mot direkt order.<sup>344</sup>

Om den som ska betala överlastavgift inte är hemmahörande i Sverige, Danmark, Finland, Island eller Norge ska en polisman vid kontrollen av fordonet besluta om förskott för överlastavgiften. Förskottet ska betalas till polismyndigheten. Om förskottet inte betalas omedelbart i samband med kontrollen ska polisen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Detta beslut ska skyndsamt underställas Transportstyrelsen som omedelbart ska pröva om beslutet ska bestå. Om det inte påförs någon överlastavgift eller om avgiften sätts ned eller efterges, ska det överskjutande beloppet återbetalas.

I uppföljningen har man från polisens håll uppmärksammat att Transportstyrelsens verksamhet sker under kontorstid. Detta innebär att det kan finnas problem för polisen att skyndsamt kunna underställa Transportstyrelsen beslut om att färd inte får fortsätta i de fall ett fordon stoppas utanför kontorstid.<sup>345</sup>

Polisen, bl.a. i Stockholm, pekar på att lastbilsförarna kan sakna pengar eller att det kan ta tid att få fram pengar för överlastavgift. Detta förekommer ibland också då bussar stoppas. Enligt polisen kan detta innebära att man får

<sup>343</sup> Lag (1972:435) om överlastavgift.

<sup>344</sup> Sveriges Åkeriföretag. Åkerihandbok 2011.

<sup>345</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, möte 2011-03-11.

ta de pengar som föraren har även om detta inte täcker böterna. Några andra alternativ står enligt polisen inte till buds.<sup>346</sup>

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter ska överlastavgift betalas inom 30 dagar efter det att beslutet vunnit laga kraft eller den längre tid som anges i beslutet. Om en påförd överlastavgift överstiger 10 000 kronor och det finns särskilda skäl får Transportstyrelsen besluta om längre tid för betalning. Inbetalning av överlastavgift ska ske till konto som anvisas av Transportstyrelsen.<sup>347</sup>

#### *Utvecklingen av överlastbeslut och överlastavgifter*

Innan Transportstyrelsen 2009 övertog hanteringen av överlastavgifter hade Skatteverket denna uppgift. Av uppgifter som redovisats av Skatteverket framgår att antalet överlastbeslut varierar över tid. Uppgifter från Skatteverket visar att det har skett en betydande minskning av antalet överlastbeslut sedan 1990-talet. Det högsta antalet överlastbeslut återfinns för 1992 då det totala antalet uppgick till 2 506.

TABELL 20 UTVECKLING AV ANTAL ÖVERLASTBESLUT (1991–2005)

	1991	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005
Antal överlastbeslut	2 437	1 298	1 023	500	304	381	510	614

Källa: Transportstyrelsen, e-brev 2011-09-28.

Som framgår av nedanstående tabell har överlastavgifterna för både svenskregistrerade och utlandsregistrerade transporter minskat både sett till antal och belopp mellan 2008 och 2011.

TABELL 21 BESLUT OM ÖVERLASTAVGIFT PER LAND 2008 – FÖRSTA HALVÅRET 2011

Transportens ursprungsland	2008		2009		2010		2011*	
	Antal	Belopp	Antal	Belopp	Antal	Belopp	Antal	Belopp
Belgien	–	–	2	20 000	–	–	–	–
Bosnien H/G	–	–	1	3 600	–	–	–	–
Danmark	12	131 200	15	516 400	3	20 000	5	66 400
Estland	5	–	15	122 400	7	63 000	6	52 400
Finland	34	233 200	30	261 400	7	41 000	8	33 600
Frankrike	–	–	1	8 000	–	–	–	–
Holland	4	32 800	2	68 600	7	74 000	3	38 800

<sup>346</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, e-brev 2011-08-17.

<sup>347</sup> Transportstyrelsens föreskrifter om betalning av sanktionsavgift och överlastavgift, TSFS 2011:8.

Irland	–	–	2	10 800	–	–	–	–
Italien	1	70 000	1	2 800	–	–	–	–
Bulgarien	–	–	2	16 800	1	6 800	2	25 200
Lettland	–	–	6	54 000	2	11 200	3	1 600
Litauen	3	30 000	3	26 000	2	13 200	1	15 600
Luxemburg	–	–	–	–	–	–	–	–
Makedonien	–	–	4	58 800	–	–	1	18 000
Nederländerna	8	84 200	17	160 800	–	–	–	–
Norge	3	33 200	11	98 000	1	3 200	1	4 400
Polen	9	74 000	30	373 200	3	16 300	5	70 800
Slovakien	1	26 400	1	5 200	–	–	1	15 600
Portugal	1	6 800	1	4 400	–	–	1	6 000
Schweiz	–	–	1	9 200	–	–	–	–
Spanien	1	4 400	4	28 400	1	4 400	2	13 600
Storbritannien	–	–	–	–	1	9 200	2	1 900
Tjeckien	–	–	2	8 800	1	2 800	–	–
Tyskland	33	363 400	20	309 000	2	26 400	6	141 200
Ungern	1	6 800	1	3 600	1	3 600	–	–
Österrike	6	516 000	8	98 800	2	27 200	2	14 400
<b>Totalt utländska</b>	<b>122</b>	<b>1 148 000</b>	<b>180</b>	<b>2 269 000</b>	<b>41</b>	<b>322 300</b>	<b>49</b>	<b>519 500</b>
Sverige	330	3 720 900	318	3 164 500	i.u.	i.u.	i.u.	i.u.
<b>Totalt</b>	<b>452</b>	<b>4 868 900</b>	<b>498</b>	<b>5 433 500</b>	<b>i.u.</b>	<b>i.u.</b>	<b>i.u.</b>	<b>i.u.</b>

\* Uppgifterna för 2011 är en halvårsuppgift för de första sex månaderna.

Källa: Transportstyrelsen och Skatteverket, verksamhetsstödsavdelningen.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen uppgick antalet beslut om överlast till 136 och totalbeloppet 3 312 300 kronor för perioden den 1 januari 2010–28 oktober 2011. Några års- eller halvårsuppgifter finns inte för 2010 och 2011 då det system som används nu enligt uppgift från Transportstyrelsen inte är uppbyggt för att kunna ta ut statistikuppgifter.<sup>348</sup>

Av sammanställningen framgår att de svenska lastbilarna stod för ungefär tre fjärdedelar av överlastavgifterna sett till både antal och belopp under 2008. Under 2009 ökade antalet överlastavgifter till utländska lastbilar, och dessa stod då för ca 36 procent av det totala antalet och ca 42 procent av beloppen för överlast. Finland, Polen och Tyskland tillhör de länder som haft flest överlastavgifter under perioden 2008–2011. Som framgår av ovanstående tabell har antalet beslutade överlastavgifter minskat under 2010 och 2011. En orsak till denna minskning är att Transportstyrelsen tog över ansvaret för att hantera överlastavgifter fr.o.m. 2010 och att det beräknings- och debiterings-system som skulle ha varit i drift vid övertagandet inte var i funktion förrän i

<sup>348</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2011-12-14.

slutet av 2010.<sup>349</sup> Att det under 2010 inte har funnits rutiner och konto för inbetalning av deponerade överlastavgifter till Transportstyrelsen har av polisen framhållits som ett problem.

Polisen i Stockholm har i uppföljningen pekat på att den har genomfört ett projekt tillsammans med Transportstyrelsen där man besökte företag i Stockholms län och informerade om vikter m.m. Enligt polisen har man inte kunnat se att projektet medfört några större förbättringar. Däremot menar polisen i Stockholm att man kunnat se förbättringar i samband med att man genomfört många kontroller i t.ex. hamnar och att det gäller både överlast och lastsäkring. Enligt polisen i Stockholm behöver samverkan med Transportstyrelsen utvecklas i fråga om överlast.<sup>350</sup>

I uppföljningen har flera polismyndigheter, bl.a. Skåne, pekat på att efterlevnaden av reglerna om överlast inte har blivit bättre.<sup>351</sup>

### *Körkortsingripande på grund av överlast*

Ett körkortsingripande på grund av överlast sker med stöd av körkortslagen (KKL).<sup>352</sup> Under denna återkallelsegrund ligger även förseelser som att föraren har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplik, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt om överträdelsen inte kan anses som ringa. Enligt uppgift från Transportstyrelsen registreras endast *att* beslut om återkallelse har fattats i myndighetens ärendehanteringssystem. Registrering sker endast av återkallelsegrund och spärrtidens längd, vilket innebär att det inte går att ta fram uppgifter från Transportstyrelsen om vilken typ av förseelse som ligger till grund för en återkallelse. Enligt Transportstyrelsen är körkortsåterkallelse enligt denna punkt (dvs. på grund av överlast eller att föraren har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplik eller kört om vid övergångsställe) den vanligaste. Uppskattningsvis rör det sig om minst 25 000 beslut under perioden 2009–2010. Enligt Transportstyrelsen är det mycket sällan som körkort återkallas med förseelsen överlast som återkallelsegrund. De uppger dock att de inte har några mer exakta uppgifter att tillgå för att belysa detta.<sup>353</sup>

### **6.5.3 Hantering av överlastärenden**

I uppföljningen har de intervjuade polismyndigheterna pekat på att det inte finns några större svårigheter när det kommer till att kunna bevisa att överlast har skett. Polisen menar att dessa överträdelser på så sätt är enklare att hantera jämfört med fall av misstänkt otillåten cabotage eller att man inte följt reglerna för kör- och vilotider. Däremot kan det uppfattas som resurskrävande att genomföra vägningar av lastbilar i de fall det inte finns kontrollplatser med

<sup>349</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2011-12-14.

<sup>350</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, e-brev 2011-08-17.

<sup>351</sup> Polismyndigheten i Skåne, möte 2011-05-17.

<sup>352</sup> 5 kap. 3 § 4 körkortslagen (1998:488).

<sup>353</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2011-09-22 och 2011-09-27.

fasta vågar att tillgå. Ett problem som polisen har pekat på är att det vid pågående vägningskontroller förekommer att delar av t.ex. en timmerlast dumpas i diken av förare som fått information om att polisen väger fordon på en viss plats.

Enligt Polismyndigheten i Norrbottens län upplevs överlastkontrollerna som tidskrävande och vägningar sker därför inte längre rutinmässigt. Vägningsskontroll genomförs bara om det finns någon indikation, t.ex. genom att det syns på däcken eller att det finns ett ”häng” på trailern. Enligt Polismyndigheten i Norrbottens län är anledningen till att vägningar inte sker oftare att polisen inte har satt upp några preciserade mål om detta.<sup>354</sup>

Polisen i Norrbotten har uppmärksammat att det ofta förekommer överlast vid pappers-, stål-, timmer- och virkestransporter och efterlyser ett beställaransvar för att det som transporteras har den vikt som anges. Enligt polisen anser man att detta behövs eftersom det inte alltid är möjligt för en lastbilsförare att väga om tung vikt.

BILDEN NEDAN VISAR EN VÄGKONTROLL AV ÖVERLASTER.



Källa: Polismyndigheten i Västra Götaland.

I samband med uppföljningens besök i Norrbotten pekade ett skogsbolag som intervjuades på att det finns en medvetenhet om överlastproblematiken och det slitage som detta medför för vägnätet. Det intervjuade skogsbolaget hade därför valt att teckna avtal med åkerier som innebär att man bara betalar för den lagliga maxvikt som transporteras. För överlast betalas därmed inte någon ersättning. I uppföljningen har det även framkommit liknande exempel vid lastbilstransporter i bl.a. Skåne där upphandlingsvillkoren anger att ersättning bara betalas ut för tillåtna lastvikter.<sup>355</sup>

Av de intervjuer som har gjorts med åklagarmyndigheter i samband med uppföljningen har det framgått att dessa ärenden uppfattas som ganska enkla att hantera jämfört med t.ex. kör- och vilotidsärenden. Dessutom menar åklagarmyndigheterna att överträdelser ofta är enkla att bevisa.

<sup>354</sup> Polismyndigheten i Norrbottens län, möte 2011-05-25.

<sup>355</sup> Polismyndigheten i Skåne, möte 2011-05-17, och Sveriges Åkeriföretag, möte 2011-05-18.



## 6.6 Branschens egna åtgärder

Sveriges Åkeriföretag har tagit fram information och handböcker, t.ex. Rätt Lastade Fordon, i syfte att signalera betydelsen av att medlemsföretagen följer reglerna om vikter och de fördelar som detta ger.<sup>356</sup> Sveriges Åkeriföretag har samtidigt pekat på att det kan vara svårt för organisationen att i förekommande fall nå ut till oseriösa företag som sätter i system att inte följa regelverken eftersom alla åkeriföretag inte är medlemmar i Sveriges Åkeriföretag. Enligt Sveriges Åkeriföretag är myndigheternas tillsyn viktig eftersom de oseriösa företagen annars skaffar sig konkurrensfördelar på bekostnad av de seriösa företagen som strävar efter att följa regelverken.

---

<sup>356</sup> Webbplatsen [www.akeri.se](http://www.akeri.se).

## 7 Lastsäkring

God säkring av last är en viktig del i arbetet för ökad trafiksäkerhet. Varje år sker olyckor i onödan på grund av att lastsäkringskraven inte uppfylls. Bristande lastsäkring vid tunga godstransporter är ett problem som kan medföra svåra konsekvenser vid olyckor.

Kapitlet inleds med trafikutskottets tidigare behandling av lastsäkring. Därefter beskrivs reglerna om lastsäkring och ansvarsfördelningen för säkring av last. Därefter beskrivs utvecklingen inom lastsäkring och polisens tillsyn av lastsäkring. I kapitlet beskrivs vidare böter och hindrande av fortsatt färd vid bristande lastsäkring i Sverige och andra länder. Kapitlet avslutas med en beskrivning av samverkan mellan myndigheter och åkeribranschen samt de åtgärder som åkeribranschen vidtar för att främja en god efterlevnad av regelverken.

### 7.1 Riksdagens tidigare behandling

Riksdagen riktade 1999/2000 ett tillkännagivande till regeringen om trafiksäkerhet och ansvaret för lastsäkring. I regeringens redogörelse för 2009/10 avseende behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen redovisas att regeringen i februari 2002 uppdrog åt Vägverket att utreda hur det straffrättsliga ansvaret för brott mot bestämmelser om lastsäkring på väg bör vara utformat. Vägverket redovisade uppdraget i april 2003 och rapporten har remissbehandlats. Regeringen redovisar därutöver att Näringsdepartementet under 2009 hade ett möte med berörda branschorganisationer för att diskutera ärendets fortsatta hantering samt att ärendet bereds vidare. Trafikutskottet pekade i sitt yttrande till skrivelsen på att det gått lång tid sedan riksdagens tillkännagivande och att det inte finns någon beräknad sluttidpunkt angiven. Trafikutskottet pekade även på att utskottet återkommande har betonat vikten av att riksdagsskrivelser med tillkännagivanden hanteras med omsorg och skyndsamhet.<sup>357</sup>

### 7.2 Regelverk om lastsäkring

Inom vägtrafikområdet saknas EU-gemensamma regler för lastsäkring, och därför måste varje lands specifika regelverk för lastsäkring tillämpas för internationella transporter. Inom EU finns inte heller några gemensamma konstruktionskrav för fordon med avseende på lastsäkring. Däremot finns ett

<sup>357</sup> Regeringens skrivelse 2009/10:75. Trafikutskottets yttrande 2009/10:TU3y Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen.

antal standarder, riktlinjer och s.k. best practice för hur lastsäkring bör göras och vilka krav som bör ställas.

I Sverige finns nationella krav på lastsäkring reglerade i trafikförordningen. Därutöver finns Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (1978:10) om säkring av last på fordon under färd och Vägverkets föreskrifter om ändring i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1978:10) om säkring av last på fordon under färd. I samband med uppföljningen har bl.a. polisen i Norrbotten pekat på att de nuvarande föreskrifterna om lastsäkring är svårlästa och behöver moderniseras.<sup>358</sup>

I Sverige fanns tidigare en nationell föreskrift från Trafiksäkerhetsverket om utrustning för lastsäkring.<sup>359</sup> Föreskriften togs bort 2009 efter införandet av ett EU-ramdirektiv.<sup>360</sup> Som skäl för att anta ramdirektivet angavs bl.a. att direktivet om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar<sup>361</sup> vid flera tillfällen har ändrats i väsentliga avseenden samt att direktivet bör omarbetas för att skapa större klarhet eftersom ytterligare ändringar ska göras. För att gemenskapens inre marknad ska kunna upprättas och fungera väl bör medlemsstaternas godkännandesystem ersättas med ett förfarande för gemenskapsgodkännande som bygger på principen om fullständig harmonisering. De tekniska krav som gäller för system, komponenter, separata tekniska enheter och fordon bör harmoniseras och specificeras i rättsakter i syfte att säkerställa en hög nivå av trafiksäkerhet, hälsoskydd, miljöskydd, energieffektivitet och skydd mot obehörig användning. I ramdirektivet och dess bilagor finns inte några krav på lastsäkringsutrustning vid godkännande av nya fordon.<sup>362</sup>

I en enkät som genomfördes inom ramen för Transportstyrelsens lastsäkringsprojekt framkom det att marknaden vill vara delaktig i det fortsatta arbetet med utveckling av regler kring lastsäkring samt att det bör inrättas referensgrupper i syfte att ge transportbranschen och tillsynsmyndigheterna delaktighet i det framtida arbetet. Samtidigt framhölls att det krävs ett internationellt arbete och intresse från andra medlemsstater för att införa krav på lastsäkringsutrustning.<sup>363</sup>

<sup>358</sup> Polismyndigheten i Norrbottens län, möte 2011-05-25.

<sup>359</sup> Trafiksäkerhetsverkets föreskrift (1978:9).

<sup>360</sup> Europaparlamentets och rådets ramdirektiv om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

<sup>361</sup> Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon.

<sup>362</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

<sup>363</sup> Transportstyrelsen. Strategi om lastsäkring, delrapport kartläggning. Dnr TSJ 2009-2604.

### 7.3 Ansvar för lastsäkring

I enlighet med nuvarande svenska regler är det föraren som är ansvarig för säkringen av fordonslasten. För att en förare ska kunna dömas för bristande lastsäkring krävs, som för andra brott mot Trafikförordningen, uppsåt eller oaktsamhet. Förarens ansvar för lastsäkringen innebär att föraren är ansvarig för lastsäkringen även i de fall där någon annan har gjort lastning och säkring, t.ex. vid transporter av containrar som är plomberade.

Åklagarmyndigheten pekar på att även om Sverige ännu inte har nått dit, så pekar praxis i viss mån på att gränsen för oaktsamhet ligger väldigt lågt och att den i praktiken närmar sig ett strikt ansvar. Åklagarmyndigheten har i uppföljningen pekat på att enligt deras mening kan det t.ex. krävas av en förare att han faktiskt öppnar en företagsplomberad lastbil för att undersöka lastsäkringen. Däremot får föraren enligt gällande bestämmelser inte öppna en tullplomberad container, och i dessa fall blir det svårt att hävda oaktsamhet från förarens sida.

När det gäller ansvaret för lastsäkring har Åklagarmyndigheten även uppmärksammat att brottsbalkens regler om vållande till kroppsskada, vållande till annans död, framkallande av fara för annan och i konsekvens med detta även arbetsmiljöbrott skulle kunna bli aktuella under förutsättning att en olycka inträffar på grund av bristfällig lastsäkring. Kretsen för vilka som skulle kunna bli ansvariga skulle enligt Åklagarmyndigheten i dessa fall kunna utvidgas kraftigt.<sup>364</sup>

Inom EU finns inga gemensamma regler när det gäller ansvarsfördelning för lastsäkring. Det innebär att det i andra länder kan förekomma delat ansvar mellan föraren och andra som varit involverade i lastningsprocessen.

I reglerna för tillståndsprövning finns inte några specifika krav på lastsäkring. Däremot ska den som får tillstånd känna till och följa reglerna för lastsäkring.

Transportstyrelsen har i sin strategi för lastsäkring pekat på att det finns ett problem i att det bara är föraren som pekas ut vid överträdelser av lastsäkringsreglerna. Utifrån att transportererna och logistiken har ändrats under de senaste årtiondena menar Transportstyrelsen att det inte längre är självklart att den förare som transporterar gods även har varit delaktig i att lasta och säkra godset. Transportstyrelsen pekar på att gods som importerats eller exporterats allt oftare transporteras i påhängsvagnar och containrar som är låsta eller plomberade. Enligt Transportstyrelsen är det inte rimligt att föraren ensam har det straffrättsliga ansvaret för lastsäkring i fall där föraren inte har varit delaktig i lastningen eller haft möjlighet att kontrollera lastbäraren.

Transportstyrelsen pekar samtidigt på att det inte är lämpligt att Sverige tar fram egna nationella regler för att lösa problemet eftersom stora mängder importerat gods anländer i påhängsvagnar och containrar till hamnarna och att nationella regler skulle kunna ge konkurrensnackdelar för de svenska företagen. I stället bör möjligheterna att skapa relevanta och rimliga ansvarsförhål-

<sup>364</sup> Åklagarmyndigheten, e-brev 2012-01-25.

landen för lastsäkring undersökas genom beredning i en arbetsgrupp på den internationella arenan för att sedan föras vidare till kommissionen eller FN.<sup>365</sup>

BILDERNA NEDAN HAR TAGITS AV POLISEN VID EN LASTBILSOLYCKA ORSAKAD AV BRISTER I LASTSÄKRINGEN.



Källa: Polismyndigheten i Västra Götaland.

I Finland infördes 2006 en bestämmelse i vägtrafiklagen som innebär att ansvaret för lastsäkring och överlast är fördelat mellan föraren, den som företagit lastningen och den som i funktion av sin ställning, t.ex. förman, har gett anvisningar om lastens placering och säkring. Enligt uppgift från kommunikationsministeriet i Finland har införandet av denna bestämmelse inneburit att behovet av korrekt lastning numera beaktas mer än tidigare, särskilt i lagerarbete.

## 7.4 Utveckling inom lastsäkring

Det saknas uppgifter om utvecklingen av olyckor orsakade av brister i lastsäkring. En anledning till detta är att det inom vägtrafiken inte finns någon motsvarande skyldighet att rapportera olyckor och tillbud som relaterar till

<sup>365</sup> Transportstyrelsen. Strategi om lastsäkring, delrapport kartläggning. Dnr TSJ 2009-2604.

lastsäkring som det gör inom andra transportslag. Transportstyrelsen förvaltar informationssystemet Strada för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Strada bygger på uppgifter som polisen rapporterar och registrerar om trafikolyckor samt uppgifter från ett antal akutsjukhus. Det är dock svårt att efter en trafikolycka kunna säkerställa om brister i lastsäkringen varit orsaken till olyckan, vilket innebär att det i dag inte finns några tillförlitliga uppgifter att tillgå för att belysa utvecklingen. Det kan noteras att det är Arbetsmiljöverket som har tillsynsansvar för arbetsmiljöfrågor inom vägtrafikområdet, se även avsnitt 3.1.4.<sup>366</sup>

I samband med genomförandet av uppföljningen har Rikspolisstyrelsen ombetts att ta fram uppgifter på årsbasis om antalet överträdelser med tunga lastbilar mot lastsäkringsreglerna samt hur många av dessa som har rapporterats vidare till åklagare. Rikspolisstyrelsen har även ombetts att ta fram uppgifter för hur stor del av de böter som polisen utfärdar för överträdelser mot lastsäkringsreglerna som betalas och om det finns skillnader mellan svenska och utländska lastbilar. Enligt uppgift från Rikspolisstyrelsen går det inte att hämta sådana uppgifter från deras nuvarande datasystem. Av denna anledning har det inte varit möjligt att belägga hur stora de faktiska problemen är med bristande lastsäkring och hur utvecklingen ser ut.<sup>367</sup>

År 2007 genomförde Vägverket Konsult tillsammans med polismyndigheterna i Dalarna, Norrbotten, Skåne, Stockholm och Västra Götaland mätningar av regelefterlevnaden inom den kommersiella godstrafiken på det statliga vägnätet.<sup>368</sup> När det gällde säkring av last visade ca 15 procent av de undersökta fordonen någon brist.<sup>369</sup>

I samband med stycke gods kontroll i hamn uppskattar man från Polismyndigheten i Stockholms län att det förekommer brister i lastsäkring till ca 70 procent eller mer. Den höga andelen bekräftas även av annan tillsynspersonal vid andra polismyndigheter.<sup>370</sup>

## 7.5 Kontroller av lastsäkring

### 7.5.1 Polisens tillsyn av lastsäkring

Det är polisen och bilinspektörer som utför tillsyn av lastsäkring på väg.<sup>371</sup> Om polisen vid kontroll finner brister i lastsäkring kan följande åtgärder vidtas: föreläggande, hindra fortsatt färd, körförbud och ordningsbot.

<sup>366</sup> Transportstyrelsen har dock tillsynsansvar för arbetsmiljöfrågor inom sjöfart.

<sup>367</sup> Rikspolisstyrelsen, möte 2011-11-17.

<sup>368</sup> Mätningarna genomfördes i Dalarna, Norrbotten, Skåne, Stockholm och Västra Götaland.

<sup>369</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m.

<sup>370</sup> Rikspolisstyrelsen, e-brev 2011-11-25.

<sup>371</sup> Det kan noteras att Kustbevakningen har tillsynsansvaret för vägtransport av farligt gods som kommer eller ska ombord på fartyg.

I uppföljningen har flera polismyndigheter, bl.a. Stockholm, pekat på att det liksom för överlast saknas framtagna mål inom polisen för lastsäkringskontroller. Enligt polisen är detta något som påverkar omfattningen av lastsäkringskontrollerna.<sup>372</sup> Polisen i Stockholms län har i uppföljningen pekat på att risken för att bli upptäckt med brister i lastsäkring är liten på grund av att det bara är de inom polisen som är specialiserade på tung godstrafik som har mer ingående kunskaper om lastsäkring.<sup>373</sup>

I ett regeringsuppdrag till dåvarande Vägverket m.fl. föreslogs en treårig försöksverksamhet där bilinspektörer anställda vid polisen skulle ges utökade befogenheter att utfärda ordningsföreläggande vid brott mot kör- och vilotidsbestämmelser, lastsäkring och tekniska fordonsbrister. Förslaget, som syftade till att effektivisera polisens arbete vid vägkontroller, har hittills inte genomförts.<sup>374</sup> Justitiedepartementet har tidigare slagit fast att en utvidgning av behörigheten att få utfärda föreläggande av ordningsbot av rättssäkerhets-hänsyn måste ske med viss försiktighet.<sup>375</sup>

I uppföljningen har flera polismyndigheter pekat på att en viktig aspekt av polisens trafiksäkerhetsarbete är att det också kan användas för att upptäcka andra brott. Polismyndigheten i Stockholms län har pekat på att det finns mycket annan brottslighet knuten till den yrkesmässiga trafiken, t.ex. smuggling av människor, droger och varor. Vid bl.a. lastsäkringskontroller är det möjligt att upptäcka även sådan kriminalitet. Flera polismyndigheter arbetar redan i dag med att mer specifikt koppla samman kontrollerna av trafiksäkerhet med att upptäcka annan kriminalitet. Trafikpolisen i Norrbotten, Västra Götaland och Uppsala är exempel på myndigheter som uppges ha kommit en bit på väg.<sup>376</sup> I uppföljningen har trafikpolisen i Västra Götaland uppmärksammat att denna inriktning är något som på sikt kan komma att underlätta rekryteringen av nya trafikpoliser då medelåldern bland de poliser som i dag håller på med kontroller av yrkestrafiken är förhållandevis hög.<sup>377</sup>

## 7.5.2 Böter vid brister i lastsäkring

### *Ansvar för lastsäkring och böter*

Last får inte medföras i eller på ett fordon på ett sådant sätt att den kan släpa efter eller falla av fordonet.<sup>378</sup> En förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot reglerna om lastsäkring döms till penningböter.<sup>379</sup>

<sup>372</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, e-brev 2011-08-17.

<sup>373</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, möte 2011-03-11.

<sup>374</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Rapport maj 2008.

<sup>375</sup> Justitiedepartementet. Ju1995/2248/DOM.

<sup>376</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, möte 2011-03-11.

<sup>377</sup> Polismyndigheten i Västra Götaland, möte 2011-11-08.

<sup>378</sup> 3 kap. 80 § trafikförordningen (1998:1276).

<sup>379</sup> 14 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276).

Enligt nuvarande regler för ordningsbot utgår böter med 1 500 kronor för motordrivet fordon och tillkopplat släpfordon eller efterfordon som dras av sådant fordon

- som medfört last på sådant sätt att den kan utgöra fara för person, orsaka skada på egendom, släpa efter eller falla av fordonet, orsaka störande dammbildning eller liknande, försvåra körningen av fordonet eller framkalla onödigt buller
- vid underlåtenhet att ha lasten fastgjord eller övertäckt
- vid underlåtenhet att sätta fast lastanordning på föreskrivet sätt.

Det innebär att det med nuvarande bötesystem utgår samma bötesbelopp oavsett hur allvarlig en överträdelse av lastsäkringsreglerna bedöms vara. I enlighet med nuvarande bötesystem görs inte heller någon differentiering av böter utifrån om det är en lätt eller tung lastbil (över eller under 3,5 ton) som används då brister i lastsäkringen upptäcks. Enligt polisen önskar man se en differentiering i två nivåer med en dubbelt så hög bötesumma som nu i mer allvarliga fall av överträdelser.

Uppföljningen visar att det är svårt att få en uppfattning om hur reglerna om lastsäkring efterlevs i Sverige. En indikation på hur lastsäkringsreglerna efterlevs kan dock hämtas från den tillsynsstatistik som Rikspolisstyrelsen sammanställer utifrån uppgifter som polismyndigheterna skickar in och redovisar för antal ordningsbotar.<sup>380</sup>

TABELL 22 ANTAL BÖTER (ORDNINGSBOTAR) FÖR BRISTFÄLLIG SÄKRING AV LAST (2007–2011)

	2007	2008	2009	2010	2011*
Antal	1 286	1 408	1 654	1 482	1 275

\* Uppgiften för 2011 är inte för hela året utan avser 1 januari–14 november.

Källa: Rikspolisstyrelsen, möte 2011-11-17.

Under 2006–2011 har det även förekommit ca 585 primärrapporter, dvs. fall där polisen rapporterat vidare en överträdelse på grund av att föraren förnekat överträdelse eller att även andra överträdelser begåtts samtidigt som överträdelsen mot lastsäkringsreglerna.<sup>381</sup>

Även om ovanstående uppgifter kan ge en översiktlig bild över utvecklingen bör de dock tolkas med viss försiktighet. Rikspolisstyrelsen har framfört att det finns en medvetenhet inom myndigheten om att systemstödet

<sup>380</sup> I de fall en förare vid en kontroll erkänner förseelser sker en rapportering genom att polisen utfärdar ett ordningsföreläggande (ordningsbot). Om föraren nekar eller om det inte skulle röra sig om ett s.k. normalfall eller om överträdelserna är fler än att de går att hantera i ordningsbotssystemet, utfärdar polisen en primärrapport som går vidare till åklagare som därefter prövar regelöverträdelsen och kan utfärda ett strafföreläggande. Om strafföreläggandet inte leder till att boten betalas går ärendet vidare till domstol för prövning. En polis har möjlighet att lämna rapportteftergift vid mindre förseelse eller brist. Detta innebär en underlåtenhet att lagföra.

<sup>381</sup> Uppgifterna har redovisats av Rikspolisstyrelsen som tagit ut uppgifterna ur systemet Start2. Enligt Rikspolisstyrelsen kan det finnas vissa felkällor i materialet, t.ex. i form av att underlaget för primärrapporter kan ha missats vid inmatning i datasystemet.



behöver utvecklas för att det ska vara möjligt att på ett bättre sätt kunna följa upp utvecklingen.<sup>382</sup>

### 7.5.3 Hindrande av fortsatt färd

Enligt polisen i Västra Götaland har man vid sina kontroller i regionen kunnat se en viss överrepresentation för utlandsregistrerade fordon när det gäller bristfällig säkring av last. Polisen i Västra Götaland uppger samtidigt att den inte har sett några väsentliga skillnader när det gäller kör- och vilotider, överlast och hastigheter.

I flera lagar och förordningar finns redan i dag stöd för att hindra fortsatt färd vid överträdelser som innebär att trafiksäkerheten åsidosätts. Under uppföljningen har trafikpoliserna vid de besökta länspolismyndigheterna och Åklagarmyndigheten uppmärksammat att nuvarande regelverk är otillräckligt. Man efterlyser därför utökade möjligheter att kunna stoppa ett fordonsekipage från att kunna fortsätta resan innan de böter som polisen utfärdat har direktbetalats på plats. Enligt polisen skulle lagstiftningen behöva utökas genom att t.ex. något av följande alternativ kan vidtas tills böter i förekommande fall har erlagts:

1. Transportdokumenten och fordonshandlingar omhändertas.
2. Transportdokumenten, fordonshandlingar samt registreringsskylt omhändertas.
3. Transportdokumenten och fordonshandlingar omhändertas och fordonet låses fast, s.k. klampning.<sup>383</sup>

Enligt polisen förutsätter detta att det finns lämpliga uppställningsplatser där lastbilar kan parkeras tills betalning skett. Hur detta ser ut varierar i dag mellan länen.

Det kan också noteras att Sverige är ganska ensamt om att inte kunna vidta särskilda åtgärder för att hindra fortsatt färd tills böter har erlagts. I de länder som uppföljningens utblick har innefattat finns redan i dag möjlighet att vid stoppande av fordon vidta åtgärd tills böter har erlagts. Från bl.a. tyska Bag menar man att denna möjlighet är mycket effektivt och fungerar preventivt genom att förarna är medvetna om att de inte kan slippa undan från att betala för de överträdelser som begåtts. Enligt Bag brukar förarna ha betalkort tillgängligt för att på så sätt kunna undvika ett ingripande från polisen som gör att lastbilen inte kan köras vidare. Vid de myndigheter i andra länder som besökts inom ramen för uppföljningen har man uttryckt att man inte ser några problem, t.ex. när det gäller proportionalitet, med att kunna motivera denna typ av hantering i deras länder.

När det gäller möjligheten att omhänderta ett fordon's registreringsskyltar i Sverige kan det i sammanhanget nämnas att polisen redan i dag kan göra detta i fall där ett fordon används trots att t.ex. vägskatt inte har betalats. Den polis

<sup>382</sup> Rikspolisstyrelsen, möte 2011-11-17.

<sup>383</sup> Polismyndigheten i Västra Götaland, möte 2011-11-08.

som har tagit hand om fordonets registreringsskyltar får i dessa fall medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.<sup>384</sup>

## 7.6 Samverkan mellan myndigheter samt mellan myndigheter och branschen

Transportstyrelsen genomförde under perioden den 1 januari 2010–31 maj 2011 ett trafikslagsövergripande projekt om lastsäkring. Projektet inriktades på att lämna förslag till en gemensam strategi och till mål för lastsäkring inom Transportstyrelsen. Den första delen av projektet innefattade kartläggningar av regler, tillstånd och tillsyn samt av vilka problem som olika aktörer ser när det gäller lastsäkring. Resultaten av detta presenterades i december 2010 i en delrapport.

Under 2010 knöts en referensgrupp till projektet med ett trettioal personer från myndigheter och organisationer. Samma år genomfördes även en lastsäkringsdag i form av en workshop där företrädare för myndigheter och branschen träffades och diskuterade. En fråga som diskuterades rörde vem som ansvarar för att lasten är rätt säkrad. Många deltagare vände sig mot att det vid vägtrafik alltid är föraren som är ansvarig samtidigt som förarna ofta får last som är plomberad i lastbärare och det inte finns någon möjlighet att säkerställa att lasten är rätt säkrad. En annan fråga som diskuterades rörde hur reglerna ska bli bättre och mer enhetliga. Bland annat framkom att man inte vill ha krångligare regler, däremot vill man ha mer lagstiftning för sådant som i dag finns i form av branschstandard och s.k. lathundar.<sup>385</sup>

Under våren 2011 arbetade projektgruppen vidare med bl.a. gemensamma beräkningsgrunder för lastsäkring, EU-gemensamma regler för lastsäkring inom vägtrafik, EU-gemensamma konstruktionskrav för fordon, ansvar för lastsäkring för vägtrafiken, rapportering av olyckor m.m., samordnade tillsyner mellan tillsynsmyndigheter samt forum för påverkan och möjliga allianspartner.

Detta arbete har avrapporterats i en strategi om lastsäkring där det finns mål formulerade för vad som ska vara uppnått nästa år, om 5 år samt om 10–15 år. Som mål för 2011 anges att Transportstyrelsen i januari 2012 ska ha utarbetat ett svar till Näringsdepartementet om hur det straffrättsliga ansvaret bör hanteras. Detta svar ska ha ett trafikslagsövergripande och internationellt perspektiv. Som mål inom 5 år anges bl.a. att det ska finnas en etablerad och känd samverkan mellan berörda myndigheter för tillsyn av lastsäkring. Inom 5 år ska också regelarbete om gemensamma lastsäkringsregler inom EU vara påbörjat. Som mål på längre sikt anges att det inom 5–10 år ska finnas ett system för rapportering av inträffade händelser med bäring på tappad last eller lastförskjutning samt att Transportstyrelsen ska grunda beslut om för-

<sup>384</sup> 6 kap. 3 § vägtrafikskattelagen (2006:227).

<sup>385</sup> Webbplatsen [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se), 2010-09-03.

ändringsbehov inom lastsäkring och lastsäkringsutrustning på kunskap om relevanta förhållanden.

Transportstyrelsen har också lämnat ett förslag till en strategi för lastsäkring utifrån myndighetens kärnområden: normgivning, tillsyn och registerhållning. För *normgivning* anges att Transportstyrelsens strategi ska vara att aktivt söka påverka internationella forum så att trafikslagsövergripande synsätt inom lastsäkringsområdet skapas och att man strävar efter att samtliga trafikslag har nationella föreskrifter som innehåller dimensioneringsprinciper för lastsäkring för att öka tillgängligheten samt att man strävar efter att i det internationella arbetet, när det är möjligt, inför jämförbara beräkningsprinciper mellan trafikslagen. För *tillsyn* anges som strategi att Transportstyrelsen ska sträva efter ökad samverkan med berörda tillsynsmyndigheter inom området lastsäkring. För *registerhållning* anges som strategi att Transportstyrelsen ska sträva efter att grunda beslut på analys av underlag från bl.a. handelsrapportering.

#### *Samverkan kring lastsäkring på regional nivå*

Polisen i Västra Götaland uppger att det finns viss samverkan mellan polisen och olika myndigheter vid bl.a. riktade lastsäkringskontroller och kontroller av farligt gods. Där sker även samverkan mellan olika trafikpolisgrupper med inriktning på tung trafik, men även med polismyndigheter i andra län. Från polisens sida menar man att samarbetet ger ett bra utbyte av kunskap samtidigt som kontaktnäten vidgas, vilket även underlättar det dagliga arbetet. Något som också framhålls som positivt är att samverkan mellan olika grupper med specialinriktning på den yrkesmässiga trafiken innebär kompetensutveckling samtidigt som det kan ske till förhållandevis ringa ekonomiska kostnader.<sup>386</sup>

I Stockholms län har polisen tillsammans med Transportstyrelsen genomfört ett uppsökande projekt där företag besöktes och fick information om bl.a. lastsäkring.<sup>387</sup>

#### *Sagit*

När det gäller samverkan kan det nämnas att det i Sverige finns en intresseorganisation för lastsäkringsfrågor inom land- och sjötransportområdet Sagit (Säkring av gods i trafik). Sagit arbetar som ett expert- och samrådsforum och har som övergripande målsättning att utveckla säkrare godstransporter och verka för att öka kunskapen och kompetensen inom lastsäkring i samverkan med olika intressenter inom transportsektorn. Sagits sekretariatsfunktion upprätthålls av Försäkringsförbundet och organisationens arbetsutskott består av företrädare för Försäkringsförbundet, Näringslivets Transportråd, Sveriges Åkeriföretag och MariTerm AB. En motsvarande organisation till det svenska Sagit finns också i Finland.

<sup>386</sup> Polismyndigheten i Västra Götaland, e-brev 2011-07-11.

<sup>387</sup> Polismyndigheten i Stockholms län, e-brev 2011-08-17.

Sagit arbetar bl.a. med att initiera och följa upp svenska och internationella regelförändringar inom EU, identifiera problemområden där det finns behov av forskning och utveckling samt arrangera lastsäkringskonferenser i Sverige till vilka även nordiska intressenter inbjuds.<sup>388</sup>

## 7.7 Branschens egna åtgärder för att främja god regelefterlevnad

### *Branschens egna åtgärder*

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA)<sup>389</sup> gav 2010 ut en s.k. lathund med förenklade instruktioner om hur last säkras enligt de svenska kraven.<sup>390</sup> TYA tillhandahåller även utbildningar i lastsäkring för förare.

För att främja en god regelefterlevnad har Sveriges Åkeriföretag tagit fram rapporten Rätt Lastade Fordon.<sup>391</sup>

---

<sup>388</sup> Webbplatsen [www.sagit.se](http://www.sagit.se).

<sup>389</sup> Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA). Lastsäkring vid transport på landsväg.

<sup>390</sup> TSVFS 1978:10 och VVFS 1998:95.

<sup>391</sup> Webbplatsen [www.akeri.se](http://www.akeri.se).

## 8 Hastigheter

Att hastighetsbegränsningarna följs av den tunga lastbilstrafiken har betydelse för både trafiksäkerhet, miljö, fordonsekonomi och en sund konkurrens.

Kapitlet inleds med trafikutskottets tidigare behandling av frågor om hastigheter. Därefter beskrivs regler och påföljder vid överträdelser. I kapitlet beskrivs även utvecklingen när det gäller hastighetsefterlevnaden för tunga godstransporter på väg. Därefter beskrivs problem med brister i bromssystem och polisens insatser för att ökad efterlevnad av gällande hastighetsbegränsningar. Kapitlet beskriver även miljöfrågor och hur följsamheten till hastighetsbegränsningar kan medverka till minskade koldioxidutsläpp.

### 8.1 Riksdagens tidigare behandling

Trafikutskottet har tidigare i beredningen av vissa trafiksäkerhetsfrågor betonat att hastighetsfrågan har identifierats som särskilt viktig vid utarbetandet av nollvisionens etappmål 2020. Utskottet har även pekat på att hastigheten ofta är avgörande för en olyckas konsekvenser och påverkar även förarens möjligheter att undvika den. I dag kör ungefär hälften av all trafik för fort. Utskottet har konstaterat att om 80 procent av trafiken följde hastighetsbegränsningarna skulle 100 liv per år kunna räddas och om alla höll hastighetsgränserna skulle ännu fler liv räddas.<sup>392</sup>

I trafikutskottets senaste betänkande om trafiksäkerhet uppmärksammas att polisens hastighetsövervakande verksamhet har ökat från 142 000 kontroller 1999 till 409 000 kontroller 2009. Under 2009 var därutöver 290 mil av det statliga vägnätet utrustat med kameror för automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK).<sup>393</sup>

### 8.2 Regler och påföljder vid överträdelser

Maxhastighet för lastbilar utan släp är 90 kilometer per timme på motorväg eller motortrafikväg och 80 kilometer per timme för lastbilar med släp. Överträdelser av gällande hastighetsbegränsningar kan ge böter och indraget körkort.

Då den senaste stora ändringen av ordningsbot genomfördes ville Rikspolisstyrelsen att det vid hastighetsöverträdelser skulle finnas möjlighet att utfärda böter utan att behöva tillämpa någon toleransmarginal. Från riksåkla-

<sup>392</sup> Bet. 2009/10:TU12.

<sup>393</sup> Bet. 2010/11:TU18.

garen ansågs dock att en anpassning till gällande rättspraxis var mer lämplig, vilket innebar att en tolerans på 5 kilometer per timme måste tillåtas innan åtal var möjligt att väcka. Detta innebär att polisen inte börjar rapportera hastighetsöverträdelser förrän en hastighetsbegränsning överträds med 6 kilometer per timme eller mer.<sup>394</sup>

#### *Böter i Sverige och andra länder*

I oktober 1999 höjdes bötesbeloppen vid hastighetsöverträdelser. Därefter har en ytterligare höjning av bötesbeloppen genomförts 2006.<sup>395</sup> Inga ytterligare ändringar har gjorts sedan dess.<sup>396</sup>

TABELL 23 BÖTER FÖR HASTIGHETSÖVERTRÄDELSER

<b>Hastighetsöverträdelser på 30- och 50-väg</b>			
Km/timme över	Nuvarande bötesbelopp (kr)	Bötesbelopp före höjning 2006 (kr)	
-10	2 000	1 000	
11-15	2 400	1 200	
16-20	2 800	1 400	
21-25	3 200	1 600	
26-30	3 600	1 800	
31-40	4 000	2 000	
Högre hastigheter rapporteras till åklagare.			
<b>Hastighetsöverträdelser på övriga vägar</b>			
Km/timme över	Nuvarande bötesbelopp (kr)	Bötesbelopp före höjning 2006 (kr)	
-10	1 500	800	
11-15	2 000	1 000	
16-20	2 400	1 200	
21-25	2 800	1 400	
26-30	3 200	1 600	
31-35	3 600	1 800	
36-40	4 000	2 000	
Högre hastigheter rapporteras till åklagare.			

Källa: Polisen, e-brev 2011-09-08.

Som jämförelse till att fortkörningsböterna i Sverige ligger i ett intervall från 1 500 till 4 000 svenska kronor ligger fortkörningsböterna i Danmark i intervallet 1 000–7 000 danska kronor och i Norge i intervallet 600–9 000 norska kronor. I Finland tillämpas ordningsböter om 85 euro upp till 240 dagsböter i

<sup>394</sup> Rikspolisstyrelsen, e-brev 2011-09-08.

<sup>395</sup> Dödsolyckor med tunga lastbilar, Vägtrafikinspektionen, TR 40-A 2006:64, 2006-09-21.

<sup>396</sup> Det kan noteras att det pågår en översyn av obotskatalogen och att det i detta ingår en översyn av böter för brott mot förordning (2002:713) om försöksverksamhet med varierande högsta tillåtna hastighet.

de grävsta fortkörningsfallen. Böterna för fortkörning i Tyskland varierar från 70 till 680 euro och böterna för fortkörning i Polen varierar mellan 50 och 500 zloty där 1 zloty motsvarar ca 2 svenska kronor. En översyn av fortkörningsböterna pågår, vilket kommer att innebära en höjning till 1 000 zloty som maxbelopp.

### *Körkortsindragning*

På en 30-väg i Sverige dras körkortet in vid en hastighetsöverträdelse på 21 kilometer eller mer. På en väg med hastighetsbegränsning till 50 kilometer per timme eller mer gäller att körkortet dras in då rådande hastighet överträds med 31 kilometer per timme eller mer. Vanligtvis dras körkortet in under en period om två till fyra månader. Det är polisen ute på väg som omhändertar körkortet och rapporterar vidare till Transportstyrelsen för vidare hantering och hur länge körkortet ska vara indraget.

När det gäller hur många körkort som dras in årligen i Sverige på grund av hastighetsöverträdelser med tunga lastbilar uppger Transportstyrelsen att styrelsen har svårt att redovisa uppgifter om detta. Enligt Transportstyrelsen hör detta samman med att ett körkortsingripande på grund av överskridande av högsta tillåtna hastighet sker med stöd av körkortslagen<sup>397</sup> och att det under denna återkallelsegrund även ligger förseelser som överlast, körning mot rött ljus, underlåtenhet att iaktta stopplikt, omkörning vid övergångsställe eller att det brutits mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa. I Transportstyrelsens ärendehanteringssystem registreras endast att beslut om återkallelse har fattats, återkallelsegrund och spärrtidens längd. Det går därför inte att ta fram uppgifter om exakt vilken typ av förseelse som ligger till grund för en återkallelse.<sup>398</sup>

## 8.3 Utveckling

### *Mätningar av hastighet före 2004*

Dåvarande Vägverket genomförde under 1996–2004 årliga hastighetsmätningar i form av s.k. basramsmätningar. Dessa syftade till att genom omfattande mätningar skatta hastighetsnivån på hela det statliga vägnätet.<sup>399</sup>

Enligt Vägverkets mätningar ökade andelen trafikarbete över hastighetsgräns för tunga lastbilar på det statliga vägnätet från 65 procent till 76 procent mellan 1996 och 2004, vilket kan jämföras med en ökning för personbilar från 53 procent till 55 procent under samma period.<sup>400</sup> Enligt de undersök-

<sup>397</sup> 5 kap. 3 § 4 körkortslagen (1998:488).

<sup>398</sup> Transportstyrelsen, e-brev 2011-09-22.

<sup>399</sup> Under perioden dessförinnan, 1996–2003, gjordes motsvarande hastighetsmätningar inom tätort.

<sup>400</sup> Vägtrafikinspektionen, Trafiksäkerhetsutvecklingen 1996–2007. Publikation 2008-10.

ningar som Vägverket genomförde 2004 överträddes hastighetsgränserna för omkring 75 procent av trafikarbetet av tunga lastbilar med släp, vilket kan jämföras med 55 procent för personbilarna. En analys av regelefterlevnaden i tätort visade att ca 35 procent av de tunga lastbilarna med släp och ca 50 procent av personbilarna 2003 överträdde hastighetsgränserna.<sup>401</sup> Enligt Trafikverket har medelhastigheten sedan 1996 sjunkit för alla fordonsslag utom för tunga lastbilar. Trafikverket har konstaterat att det är särskilt negativt för trafiksäkerheten att den tunga trafiken inte har sänkt hastigheten på grund av krockvåldet vid eventuella kollisioner.<sup>402</sup>

Enligt Trafikverket är en nackdel med basramsmätningarna att de är dyra att genomföra, och det har efter 2004 inte genomförts några jämförbara hastighetsmätningar.<sup>403</sup> Det innebär att det finns osäkerheter i kunskaperna om hur följsamheten till olika hastighetsbegränsningar har utvecklats under senare år. Från Trafikverket har det ifrågasatts hur mycket information som fås av att årligen göra dessa ganska exakta mätningar då utvecklingen av medelhastighet går så pass långsamt att det är svårt att motivera så täta intervall i uppföljningen.

#### *Mätningar av hastighetsutvecklingen efter 2004*

Efter 2004 har det tagits fram ett hastighetsindex som bygger på mätningar från 83 fasta mätpunkter för att kunna följa hastighetsutvecklingen på det statliga vägnätet. Enligt Trafikverket är de 83 mätpunkterna inte utlagda för att på ett representativt sätt spegla hela trafiken och kan därför inte användas för att uttala sig säkert om det totala trafikarbetets hastighet i Sverige. Däremot fungerar de enligt Trafikverket som en bra indikator.<sup>404</sup>

Enligt detta index har Trafikverket beräknat att andelen personbilar som körde fortare än skyltad hastighet minskade med 2,6 procent mellan 2008 och 2009 samt att det skedde en årlig minskning om 2 procent under perioden 2006–2009. Hastighetsindex för tung trafik visar att hastigheten inte minskat i samma utsträckning för den tunga trafiken. Endast ca 40 procent av alla lastbilar med släp håller lagstadgade 80 kilometer per timme på vägar med hastighetsbegränsningen 90 kilometer per timme. Motsvarande andel på 110-vägar är ca 20 procent.<sup>405</sup>

Vägverket Konsult genomförde 2007 mätningar av regelefterlevnaden inom den kommersiella godstrafiken på det statliga vägnätet.<sup>406</sup> Vid dessa

<sup>401</sup> Vägverket publikation 2008:5. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 1997–2007.

<sup>402</sup> Trafikverket. Resultatkonferens trafiksäkerhet 2010 – Redovisning av presentationer, frågor och diskussioner.

<sup>403</sup> För att kunna skatta en nivå som kunde antas vara representativ för hela det statliga vägnätet gjordes ett obundet slumpmässigt urval av mätplatser. Därefter genomfördes mätningar på drygt 1 000 punkter i vägnätet.

<sup>404</sup> Sveriges Åkeriföretag har i uppföljningen påpekat att man vid flera tillfällen efterlyst en redovisning från Trafikverket av den statistiska säkerheten i de genomförda undersökningarna. Sveriges Åkeriföretag menar att de redovisade mätvärdena inte kan generaliseras till hela åkerinäringen och ifrågasätter även mätningarnas validitet.

<sup>405</sup> Bet. 2010/11:TU18 samt Trafikverket, e-brev 2011-04-19.

<sup>406</sup> Mätningarna genomfördes i Dalarna, Norrbotten, Skåne, Stockholm och Västra Götaland.



mätningar konstaterades hastighetsöverträdelser hos närmare hälften av de fordon som kontrollerades.<sup>407</sup>

Trafikverket har låtit genomföra s.k. aktörmätningar för 2010 och 2011. Av resultaten från dessa mätningar framgår att det fortfarande är en mycket hög andel av den tunga trafiken som inte håller tillåten hastighet. Utvecklingen mellan 2010 och 2011 tyder dock på att det skett smärre förbättringar. Andelen tung trafik som håller tillåten hastighet vid 50 kilometer per timme ökade från 39,4 procent 2010 till 40,8 procent 2011. Andelen tung trafik som håller tillåten hastighet vid 70 kilometer per timme ökade från 52,8 procent 2010 till 60,8 procent medan andelen tung trafik som håller tillåten hastighet vid 90 kilometer per timme ökade från 43,1 procent 2010 till 45,2 procent 2011.<sup>408</sup>

Enligt uppgift från Trafikverket försöker man som en del i arbetet för att följa utvecklingen mot etappmålen 2020 att åter få till stånd ett genomförande av basramsmätningar, men att de ska genomföras med tre till fyra års intervaller. Genom detta anser Trafikverket att det går att få till stånd en sorts kalibrering av hastighetsindex som kan fortsätta att följas på månadsbasis.<sup>409</sup>

## 8.4 Hastighet och brister i bromssystemen samt vinterdäck

Vid inbromsningar med lastbil krävs en längre bromsstäcka för att få stopp på fordonet jämfört med en personbil. Sveriges Åkeriföretag har redovisat en jämförelse mellan längden på den bromsstäcka som krävs för lastbil jämfört med personbil. Dessa mätresultat utgår från att inbromsning sker på torr väg-bana samt under förutsättning att fordonens bromsar är i fullgott skick och reaktionstiden är normal. Som framgår av tabellen nedan är skillnaderna stora vid inbromsningar vid de högsta hastighetsbegränsningarna. Vid inbromsningar med lastbil då hastigheten är 80 kilometer per timme krävs en 19 meter längre bromssträcka och vid 90 kilometer per timme krävs en 24 meter längre bromssträcka jämfört med personbil.

TABELL 24 BROMSTRÄCKA FÖR LASTBILAR VID OLIKA HASTIGHETER JÄMFÖRT MED PERSONBILAR (METER)

Hastighet (km/h)	30	40	50	60	70	80	90
Stoppsträcka för lastbil	15 m	24m	34 m	45 m	58 m	73 m	89 m
Stoppsträcka för personbil	13 m	19 m	26 m	34 m	44 m	54 m	65 m

Källa: Sveriges Åkeriföretag, Åkerihandbok 2011.

<sup>407</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m.

<sup>408</sup> Trafikverket, e-brev 2011-12-19.

<sup>409</sup> Trafikverket, e-brev 2011-04-19.

*Brister i bromssystem*

Uppgifter från Bilprovningen visar på en negativ utveckling när det gäller hur hög andel lastbilar och släp över 3,5 ton som vid besiktning underkändes med krav på efterkontroll. Under 2007 underkändes 46 procent av lastbilarna och 54 procent av släpen. Detta kan jämföras med 1994 då motsvarande andel uppgick till 31 procent av lastbilarna och 40 procent av släpen.

TABELL 25 BESIKTIGADE OCH UNDERKÄNDA LASTBILAR OCH SLÄP ÖVER 3,5 TON (1994 OCH 2004–2007)

	1994	2004	2005	2006	2007
Kontrollbesiktigade lastbilar, över 3,5 ton	74 300	77 583	77 723	78 423	79 721
Andel underkända*	31 %	43 %	44 %	46 %	46 %
Kontrollbesiktigade släp, över 3,5 ton	28 600	38 464	39 264	40 343	42 932
Andel underkända*	40 %	52 %	53 %	54 %	54 %

\*Med underkända avses andel fordon som underkänts med krav på efterkontroll. Det kan noteras att ett nytt besiktningsprogram infördes fr.o.m. den 1 februari 1997 med EU-anpassad bedömning för vissa komponenter samt skärpta krav på bromskraftsfördelning.

Källa: Webbplatsen [www.bilprovningen.se](http://www.bilprovningen.se).

Under 2010 kontrollbesiktigades 80 015 tunga lastbilar (totalvikt över 3,5 ton) vid Bilprovningen. Av dessa godkändes 36 procent utan anmärkning. Av de tunga lastbilar som underkändes hade 43 procent fel som krävde efterkontroll. En majoritet av dessa (27 procent) fick anmärkning till följd av en eller flera brister i bromssystemet och 18 procent underkändes även vid efterkontrollen. Mellan 2000 och 2006 ökade andelen underkända tunga lastbilar från 41 procent till 46 procent. Därefter har felfrekvensen planat ut och de senaste åren minskat något.<sup>410</sup>

Enligt uppgift från Rigspolitiet har man även i Danmark konstaterat att det framkommer brister i bromssystemen vid 25 procent av kontrollerna. Enligt Rigspolitiet återfinns de största problemen bland s.k. löstrailers.<sup>411</sup>

<sup>410</sup> Webbplatsen [www.bilprovningen.se](http://www.bilprovningen.se).

<sup>411</sup> Rigspolitiet, möte i Köpenhamn 2011-08-29.

BILDEN NEDAN ÄR TAGEN VID EN POLISKONTROLL OCH VISAR BRISTER I BROMSSYSTEMET. BROMSEN ÄR UR FUNKTION PÅ ETT HJUL DÅ BROMSCYLINDER HAR LOSSNAT.



Foto: Polismyndigheten i Västra Götaland.

I uppföljningen har polisen i Norrbotten och Västra Götaland pekat på att den stora förekomsten av brister i de tunga lastbilarnas bromssystem innebär att det kan behövas en lägre toleransgräns än nuvarande 6 kilometer för att få ge böter för fortkörning.

I en rapport från 2008 pekade dåvarande Vägverket på att branschorganisationerna under en rad år har vidtagit olika former av trafiksäkerhetshöjande åtgärder, bl.a. att marknadsföra nyttan med en extra bromskontroll. Enligt Vägverket kunde det inte utläsas några egentliga förbättringar vid redovisningen av de årliga besiktningresultaten för de tunga fordonen.<sup>412</sup>

#### *Krav om vinterdäck på lastbilar*

Det kan i sammanhanget noteras att Trafikverket och Transportstyrelsen i en gemensam framställan till Näringsdepartementet har föreslagit att det införs krav på användning av vinterdäck eller likvärdig utrustning på tunga fordons drivaxlar för att minska de framkomlighetsproblem som kan ses vintertid. För att klarlägga hur stor del av trafikstörningarna som beror på däckens egenskaper i förhållande till andra faktorer som t.ex. hög hastighet, felaktig lastfördelning, för lågt tryck på drivaxlarna eller bristande vinterväghållning har Trafikverket och Transportstyrelsen under vintern och våren 2011 genomfört ett antal undersökningar som följs upp av liknade undersökningar under vintern och tidigare delen av våren 2012. En redovisning av resultaten från undersökningarna är planerad till senare delen av mars 2012.<sup>413</sup>

<sup>412</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Rapport maj 2008.

<sup>413</sup> Trafikverket, e-brev 2012-01-24.

## 8.5 Statens insatser för att hastighetsgränserna ska följas i högre utsträckning

### 8.5.1 Automatisk trafiksäkerhetskontroll

Polisen utför hastighetsövervakning med automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) på ett stort antal platser i landet. En automatisk trafiksäkerhetskontroll innebär att det görs en registrering med uppgift om hastighet samt foto på fordon och förare då ett fordon passerar en kontrollplats med otillåten hastighet. Ansvaret för förseelsen ligger på fordonsföraren och medför penningböter. När polisen bereder dessa ärenden görs en jämförelse mellan det kort som tas på föraren vid ATK-kontrollen med pass- och körkortsfoto. Om polisen vid denna jämförelse inte direkt kan identifiera föraren, skickas en förfrågan till den som är registrerad som ägare eller brukare av det angivna fordonet. Ägaren, som i normalfallet inte har någon skyldighet att lämna uppgift, ombeds att uppge vem som var förare vid det aktuella tillfället.

#### *Överträdelser av hastighet vid ATK*

Ett problem som finns vid hastighetskontroller av den tunga trafiken är att det i dag inte finns någon funktion där ATK kan läsa av fordonskombination. Enligt bestämmelserna i Sverige får en fordonskombination som består av lastbil med släp aldrig köra fortare än 80 kilometer per timme. Med nuvarande tillämpning registrerar ATK inte fordon som överskrider hastighetsbegränsningen med upp till 5 kilometer per timme. En fordonskombination kan därmed köra 95 kilometer på en skyltad 90-sträcka, utan att ATK reagerar. Vid en hastighet på 96 kilometer per timme på samma sträcka reagerar ATK och en sådan fortkörning blir ett ärende i ATK-systemet. I dessa fall justerar polisens utredare hastighetsbegränsningen till 80 kilometer per timme.

Rikspolisstyrelsens ATK-sektion och Transportstyrelsen har under 2010 inlett ett samarbete om den tunga trafiken eller de företag som har trafiktillstånd. När vissa uppsatta kriterier för överträdelser har uppnåtts upprättar ATK-sektionen en anmälan om prövning av trafiktillstånd till Transportstyrelsen.<sup>414</sup> Enligt polisens ATK-sektion innebär samarbetet med Transportstyrelsen att det blir ett större tryck bakom de dialoger som ATK-sektionen för med vissa företag som har fastnat i ATK. Enligt ATK-sektionen har företagen efter anmälan om prövning av trafiktillstånd i samtliga fall tagit rättelse efter att de fått ett första utskick (s.k. underrättelse) från Transportstyrelsen.<sup>415</sup>

<sup>414</sup> ATK-sektionen gör anmälningar till Transportstyrelsen i fall där företag inte svarar på ATK-sektionens förfrågningar, svarar att de inte vill medverka med svar på ATK-sektionens förfrågningar, svarar med korrekt svar, men med uteslutande utomordisk förare eller svarar med korrekt svar, men har många registrerade hastighetsöverträdelser.

<sup>415</sup> Med underrättelse avses att anmälan inkommit från Rikspolisstyrelsen för Transportstyrelsens prövning.

Enligt ATK-sektionen avser man att se över och vidareutveckla sitt ärendeprogram för ATK-systemet för att bättre understödja samarbetet med Transportstyrelsen.<sup>416</sup>

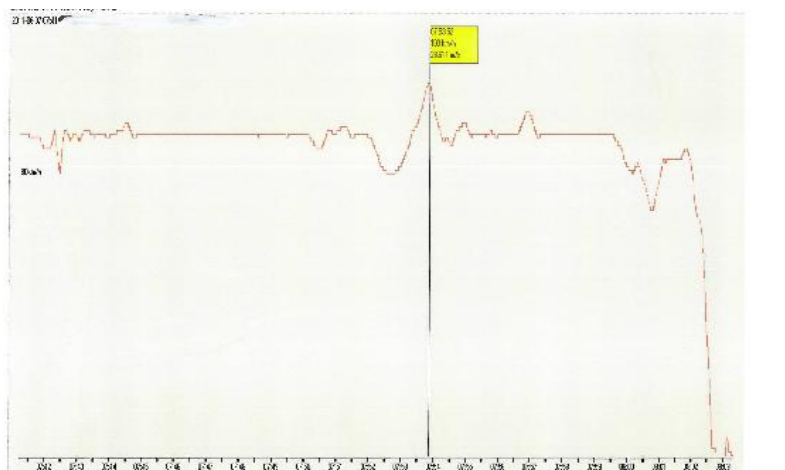
I Danmark finns totalt 24 mobila enheter för automatisk hastighetsövervakning. För närvarande planeras inte någon ytterligare utbyggnad av ATK i Danmark.<sup>417</sup>

### 8.5.2 Digitala färdskrivare

Enligt kör- och vilotidsförordningen ska i förekommande fall även hastigheter kontrolleras vid vägkontroller. Detta avser dels fordonets hastighet innevarande dag och de föregående 28 dagarna, dels fordonets momentana hastigheter som registrerats av färdskrivaren under högst de senaste 24 timmarnas användning av fordonet. När det gäller fordonets hastighet innevarande dag och de föregående 28 dagarna ska kontrollen avse om eller vid vilka tillfällen fordonet under längre tid än en minut enligt färdskrivaren har överskridit den tillåtna hastigheten 90 kilometer i timmen för lastbilar med en totalvikt över 12 ton.

Vid kontroller via analoga färdskrivare går det att se vilka hastigheter som hållits under innevarande dag och de föregående 28 dagarna. De digitala färdskrivarna registrerar hastighet och lagrar de senaste 24 timmarna med en upplösning på en sekund.

Diagrammet nedan visar en utskrift av registrerad information från en digital färdskrivare. I detta fall kunde polisen utläsa från kurvan att lastbilen återkommande hade överträtt maximihastigheten.



Källa: Polismyndigheten i Västra Götaland.

<sup>416</sup> Rikspolisstyrelsen, e-brev 2011-10-05 och 2011-10-18.

<sup>417</sup> Transportministeriet, möte 2011-08-29.

Det kan dock noteras att hastighetskontroll bara sker vid polisens vägkontroller eftersom detta är något som inte behöver kopieras av företaget i de fall Transportstyrelsen begär in underlag i samband med företagskontroll.

### *Säkerhetsavdrag*

När uttag av information görs från färdskrivare går det att se vilken hastighet som fordonet har hållit vid olika tidpunkter. När färdskrivarinformation om hastighet hämtas ska en avräkning med 6 kilometer per timme göras från den hastighet som framgår av den information som kan hämtas från färdskrivaren. Detta gäller både analog och digital färdskrivare.<sup>418</sup> Skälet till att avdrag görs är att eventuella fel i registreringen av färdskrivaren inte ska ge utslag. I uppföljningen har polisens MUR-grupp pekat på att det dessutom tillämpas en tolerans om ytterligare 6 kilometer per timme i enlighet med vad som beskrivs i avsnitt 8.2 ovan. Det innebär att om polisen konstaterar hastighetsöverträdelser via färdskrivarinformationen så sker rapportering först från 92 kilometer per timme för tung lastbil med släp och från 102 kilometer per timme för lastbil utan släp om den angivna hastighetsbegränsningen är 90 kilometer per timme.<sup>419</sup>

Enligt polisen är det inte något egentligt problem att rapportera hastighetsöverträdelser utifrån färdskrivarinformationen. Däremot finns ett bevisproblem när det kommer till att i efterhand kunna bevisa att överträdelse skedde på en viss plats. Det är också svårt att kunna bevisa om en lastbil körde med eller utan släp samt vem som är eller var förare. I praktiken har detta medfört att polisen i de flesta fall bara rapporterar de fall där hastighetsöverträdelser skett i nära samband med stoppandet. Informationen från färdskrivaren kan därmed i de fall som hastighetsöverträdelser skett i direkt anslutning till en trafikkontroll användas som underlag för rapportering.<sup>420</sup>

## 8.6 Hastighet och koldioxidutsläpp

Att den tunga lastbilstrafiken följer hastighetsbegränsningarna och håller rätt fart påverkar inte bara trafiksäkerheten utan även miljön. När en lastbil kör för fort ökar bränsleförbrukningen. Trafikverket och Sveriges Åkeriföretag har i en gemensamt framtagen broschyr pekat på att en tung lastbil som kör 90 kilometer per timme i stället för 80 kilometer per timme drar nästan 4 liter

<sup>418</sup> Dåvarande riksåklagaren Holger Romander skrev 1966 ett cirkulärbrev om kontroll av färdskrivarinformation. I cirkulärbrevet angavs bl.a. att det viktiga ur trafiksäkerhetssynpunkt är att varje enskilt instrument inte ska behöva undersökas på ett omständligt och tidsödande sätt utan att man i stället ska tillämpa ett säkerhetsavdrag. Från polisen uttrycks tveksamhet till nuvarande säkerhetsavdrag om 6 kilometer per timme då man menar att det knappt förekommer avvikelser med nuvarande moderna färdskrivare.

<sup>419</sup> Enligt MUR-gruppen och de poliser som bl.a. utbildar i kör- och vilotider med hjälp av analysprogrammet Octet är det först vid 92 km/timme (lastbil med släp samt lastbil utan släp på vanligt väg) och 102 km/timme (lastbil utan släp på motorväg eller motortrafikled) som rapportering kan ske. Polismyndigheten i Västra Götaland, e-brev 2012-02-01.

<sup>420</sup> Polismyndigheten i Västra Götaland, telefonsamtal 2011-10-11.

extra bränsle per 10 mil, förutsatt att hastigheten är helt jämn. Detta motsvarar utsläpp om ca 10 kilo extra koldioxid. Förutom ökad bränsleförbrukning ökar även slitaget på t.ex. bromsar och däck. Tidsvinsten med att köra en lastbil i 90 kilometer per timme i stället för 80 kilometer per timme är bara ca 8 minuter på 10 mil.<sup>421</sup>

Trafikverket har till uppföljningen ombetts att redovisa hur lastbilstrafikens hastighetsöverträdelser påverkar utsläppen av koldioxid. Enligt uppgift från Trafikverket har det varit svårt att belysa omfattningen av de koldioxidutsläpp som lastbilarnas hastighetsöverträdelser medför. En orsak till detta uppges vara att de hastighetsmätningar som gjorts efter 2004 bygger på index och att detta har gjort det svårt att använda undersökningarna som underlag för de beräkningar som efterfrågas.

Då det har varit svårt att få fram uppgifter till uppföljningen kan det i sammanhanget nämnas att NTF i Södermanland och NTF i Stockholm under 2006 genomförde hastighetsmätningar på ett antal vägsträckor med hastighetsbegränsningar om 90 och 110 kilometer per timme med hjälp av laserpiistol. Mätningarna, som omfattade totalt 2 636 observationer, visade att endast 13,7 procent av de observerade lastbilarna höll laglig hastighet. Utifrån de genomförda hastighetsmätningarna illustrerade NTF med ett beräkningsexempel att överskridandet av hastighetsbegränsningarna också påverkar miljön. Om en 60 tons långtradare kör 87 kilometer per timme i stället för 80 kilometer i timmen innebär detta en ökad bränsleåtgång om 0,9 liter per mil. För en långtradare som årligen kör ca 20 000 mil innebär detta en negativ extraeffekt på miljön om 45 ton koldioxid per år. Med NTF:s sätt att beräkna skulle de 2 108 observerade långtradare som överskred hastigheten tillsammans medverka till ett ökat utsläpp om ca 118 000 ton koldioxid per år.<sup>422</sup>

---

<sup>421</sup> Trafikverket och Sveriges Åkeriföretag. Rätt fart – såklart!

<sup>422</sup> Webbplatsen [www.ntf.se/sormland](http://www.ntf.se/sormland), 2011-03-21.

## 9 Sammanfattande iakttagelser och bedömningar

I detta avsnitt redovisas uppföljningsgruppens sammanfattande iakttagelser och bedömningar.

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

#### Frågor som har behandlats 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 samt säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn. Trafikutskottet har tidigare betonat att reglerna om kör- och vilotider 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 samt regler om yrkesmässiga tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat (cabotage). Om cabotage-transporter 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. Lastvikter, lastsäkring och hastigheter är inte EU-gemensamt reglerade, i stället gäller nationella regler. I uppföljningen har följande frågor behandlats.

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



## Sammanfattande iakttagelser

### *Regler för kör- och vilotider har införts*

För att implementera EU:s direktiv och förordningar om kontroller av kör- och vilotider samt färdskrivare har regler införts och uppdaterats i den svenska lagstiftningen. De kompletterande bestämmelserna till EU:s regler om kör- och vilotider och färdskrivare samt kontroller av dessa har införts i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.

### *Regelverken uppfattas som komplexa och komplicerade*

I Sverige är det vanligt att den lagstiftningsteknik som används då EU-rätt införlivas i svensk lagstiftning innebär att det i lagen görs hänvisningar till EU-rätten. Ett tydligt exempel på detta är införlivandet av regler om kör- och vilotider och färdskrivare i den svenska lagstiftningen. För dem som ska tolka och tillämpa lagstiftningen innebär detta att det kan ta lång tid att hitta rätt i mängden av bestämmelser och att regelverken uppfattas som komplexa och komplicerade att hantera. I uppföljningen har många av de intervjuade pekat på att lagstiftningen om kör- och vilotider och cabotage uppfattas som komplicerad i förhållande till det straffvärde som överträdelser ger.

I uppföljningen har också flera av de intervjuade framfört att de uppfattar reglerna om lastvikter och överlast som komplicerade.

### *Utländska lastbilstransporter ökar men uppgifter om otillåten cabotage saknas*

I maj 2010 infördes nya regler för cabotagetransport som innebär att ett transportföretag som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en medlemsstat, så snart godset levererats, har rätt att med samma fordon utföra högst tre inrikestransporter i ett annat EU-land under en period av sju dagar.

Sveriges Åkeriföretag har i uppföljningen pekat på att det blir allt fler utlandsregistrerade lastbilar på de svenska vägarna och att det är ett problem att dessa blir alltför lite kontrollerade. Enligt Trafikanalys statistik stod de utländska lastbilarna för närmare 20 procent av det totala trafikarbete som utfördes i Sverige under 2008. Trafikanalys har också beräknat att ca 2 procent av lastbilstransporterna i Sverige avser cabotagetransporter. I uppföljningen har polismyndigheterna i södra Sverige gett en likartad beskrivning av att de utländska lastbilstransporterna ökar. Däremot visar uppföljningen att det inte har varit möjligt att få fram uppgifter som belyser hur stor andel av det cabotage som utförs som är otillåten. Även från polisens håll har man pekat på att det i praktiken är svårt att belägga vilka av lastbilstransporterna som utför otillåten cabotage då det inte finns tillräckliga resurser för att genomföra kontroller på det sätt som krävs för att kunna bevisa fall där det har skett otillåten cabotage. I uppföljningen har polisen pekat på att det förekommer missuppfattningar där tips lämnas om fall av otillåten cabotage, men där det

vid en undersökning i stället visar sig att det är kombitransporter som utförs och att de utförda transportererna därmed är lagliga. Det kan samtidigt noteras att polisen i Västra Götaland har uttryckt frågetecken kring om det har varit lagstiftarens intentioner med regelverken för kombitransporter att utlandsregistrerade dragfordon i praktiken tillåts att på kontinuerlig basis köra kombitrafik i Sverige i upp till ett år.

Uppföljningen visar också att det hittills bara är få fall av otillåten cabotage som prövats i domstol och att det i dessa fall rör sig om överträdelser som har skett innan de nya cabotagereglerna infördes 2010. Uppföljningen visar att det fortfarande saknas rättspraxis i Sverige för fall av otillåten cabotage men att det i februari 2012 inleddes en prövning av ett ärende i hovrätten. Det finns också ett ärende från slutet av 2011 i Västra Götaland som polisen inledningsvis utredde som misstänkt otillåten cabotage, men där brottsrubriceringen sedan ändrades till olaga yrkesmässig trafik. När ärendet prövades i tingsrätten ledde det till en fällande dom som därefter inte överklagades.

#### *Nya bestämmelser om beställaransvaret*

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 den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren dömas till böter om han eller hon kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades, eller att cabotagetransporten skedde i strid med gällande EU-förordningar. I uppföljningen har åkeribranschen uttryckt att man ser positivt på att det införs bestämmelser om beställarens ansvar. Att beställaren kan ställas till ansvar för upphandling från företag som inte följer reglerna syftar till att motverka att konkurrensen snedvrids och minskar risken för att seriösa åkeriföretag slås ut. I uppföljningen har det framkommit att polisen i Västra Götaland i januari 2012, dvs. efter införandet av de nya bestämmelserna, har inlett förundersökningar i flera fall där det finns misstanke om att beställaransvaret åsidosatts. Då dessa förundersökningar just har inletts är det ännu inte möjligt att kunna dra några slutsatser om hur dessa ärenden kommer att hantearas i en eventuellt fortsatt juridisk process.

#### *Behov av specialkompetens inom kontroll och tillsyn*

Uppföljningen har visat att det behöver vidtas insatser för kompetensuppbyggnad och åtgärder för att även mer långsiktigt säkra tillgången på personal med specialkompetens för att hantera kontroll, tillsyn och lagföring av yrkesmässiga godstransporter på väg och att detta gäller både för polisen och Transportstyrelsen.

Uppföljningen visar att det även inom Åklagarmyndigheten finns behov av att stärka kompetensen om regelverken i ärenden som rör yrkesmässiga godstransporter på väg. Ett av de problem som har kunnat ses i uppföljningen är att de åklagare som har till uppgift att hantera mängdärenden, dit även trafikärenden hör, ofta är nya och mer juniora och att de arbetar med sådana ären-

den under en begränsad tid tills det kommer nya åklagare som får ta över arbetet med dessa ärenden. Vid polisen menar man att det är tidskrävande att lära upp nya åklagare och att det upplevs som frustrerande att dessa åklagare när de börjar bli mer kunniga och rutinerade i hanteringen av dessa ärenden vanligtvis går vidare till att arbeta med andra ärendetyper. Ytterligare ett problem som har påtalats av Åklagarmyndigheten är att det inte finns resurser till att prioritera enskilda ärenden om yrkestrafiken bland mängdärendena eftersom de ska hanteras snabbt. I praktiken innebär det att många ärenden skrivs av hos Åklagarmyndigheten eftersom det inte finns tid att ägna sig åt ärenden som kräver mer avancerad juridik eller ärenden som polisen överlämnat utan att de är tillräckligt väl underbyggda, dvs. kräver komplettering. De beskrivningar som har gjorts under uppföljningen av Åklagarmyndighetens hantering av ärenden som rör yrkesmässiga godstransporter på väg tyder på att det finns vissa problem. Mot bakgrund av detta kan det ses som mycket intressant att Åklagarmyndigheten har tagit initiativ till att under 2012 inleda en försöksverksamhet som innebär att hanteringen av mängdärenden, där bl.a. yrkestrafiken ingår, kommer att samlas hos två åklagarkammare. Åtgärden är intressant att följa då den kan vara ett steg i rätt riktning för att underlätta en förbättrad hantering av yrkestrafikärendena. När det gäller kompetensuppbyggnad är den kommande försöksverksamheten intressant att följa också för att den innefattar att rekrytera erfarna kammaråklagare, som ska vara allmänspecialister med särskild inriktning mot trafikärenden, och att dessa kommer att ansvara för en effektiv samverkan med landets polismyndigheter och för uppbyggnad av en nationell expertkompetens på brottsområdet.

#### *Ansvar vid överlast*

I uppföljningen har ansvarsfrågan tagits upp när det gäller överlast, och det har framförts kritik mot att det alltid är föraren som är ensam ansvarig för överlast trots att det kan vara någon annan som har genomfört lastningen och att föraren i de fall där det inte finns en våg installerad i lastbilen inte vet hur tung lasten är. I uppföljningen har det framkommit att den ökade mängden containertransporter ger frågan hög aktualitet.

#### *Variation i kunskap om regelverken*

I de intervjuer som har genomförts med olika myndigheter i uppföljningen har det återkommande framförts att man uppfattar att kunskaperna och kompetensen om de regelverk som finns om kör- och vilotider, cabotage, lastsäkring och överlast varierar och att detta både gäller inom den egna myndigheten men också mellan olika myndigheter. Det sistnämnda har varit särskilt tydligt när det gäller åklagarmyndigheternas och polisens syn på varandra, men även polisens syn på Transportstyrelsen.

### *Inga uppföljningar av överträdelser av regelverk under senare år*

När det gäller överträdelser som begåtts har uppföljningen visat att det är svårt att få fram uppgifter som visar hur följsamheten till reglerna utvecklas när det gäller cabotage och lastsäkring. Även när det gäller hur reglerna om kör- och vilotider samt om överlast och hastigheter följs skulle bättre och återkommande uppföljningar behöva göras av myndigheterna. Dåvarande Vägverket genomförde 2007 mätningar av regelefterlevnaden inom det kommersiella statliga vägnätet. Mätningarna visade på låg regelefterlevnad inom flera av de områden som uppföljningen har fokuserat på. Hur utvecklingen har sett ut under de följande åren är oklart då några motsvarande nya uppföljningar inte har gjorts.

### **Uppföljningsgruppens bedömningar**

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

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 när det gäller att på olika sätt skapa ökad överskådlighet över regelverken då detta underlättar 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 utför yrkesmässiga gods transporter på väg och på det sättet berörs av regelverken.

Uppföljningsgruppen vill peka på vikten av att det sker en fortsatt uppföljning av beställansvarets tillämpning. Ett viktigt syfte med ett sådant uppföljningsarbete är att detta ska kunna läggas till grund för slutsatser om huruvida de nuvarande skärpningarna av beställansvaret är tillräckliga för att 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 som varit fallet i t.ex. Finland och Nederländerna.

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

### **Frågor som har behandlats i uppföljningen**

Sedan 2009 har flera förändringar genomförts som har betydelse för kontrollerna och tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg. Förutom att det har införts en ny myndighetsorganisation inom transportområdet har det

även skett överföringar av ansvaret för tillsyn och kontroll av de yrkesmässiga godstransporterna på väg mellan myndigheter. Från 2011 har ansvaret för kontroller av kör- och vilotider i företag överförts från polisen till Transportstyrelsen. I uppföljningen har följande frågor behandlats.

- 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**

#### *Flera myndigheter och departement delar ansvaret för kontrollen och tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg*

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. Transportstyrelsen och övriga trafikmyndigheter tillhör Näringsdepartementets ansvarsområde medan Rikspolisstyrelsen, länspolismyndigheterna, Åklagarmyndigheten och domstolarna tillhör Justitiedepartementets ansvarsområde. Arbetsmiljöverket sorterar under Arbetsmarknadsdepartementet.

I uppföljningen har det framkommit att i de fall där frågor om kontroll och tillsyn av yrkesmässiga godstransporter på väg har anknytning till varandra men tillhör olika departements beredningsområden sker hanteringen av dessa inom ramen för utbyte och samordning i den löpande hanteringen. Någon ytterligare organisation för att mer institutionaliserat hantera styrningen av frågor som tangerar varandra finns inte mellan de berörda departementen.

#### *Få styrsignaler vad gäller kontroll och tillsyn*

Polisen hanterar huvuddelen av kontrollerna av yrkesmässiga godstransporter på väg, och det är ledningen inom respektive länspolismyndighet som styr och beslutar om organisation för detta. Rikspolisstyrelsen tar dock med några års mellanrum fram trafiksäkerhetsstrategier för vägområdet, som omfattar samtliga delar av vägtrafiken. Uppföljningen har dock visat att det är en ganska allmän inriktning som anges i trafiksäkerhetsstrategierna och att få styrsignaler ges när det gäller kontroller och tillsyn av yrkesmässiga godstransporter på väg. Rikspolisstyrelsen ger dock tydliga direktiv när det gäller antalet arbetsdagar som de olika polismyndigheterna ska genomföra avseende kör- och vilotidskontrollerna på väg. I uppföljningen har de intervjuade polismyndigheterna pekat på att det är problematiskt att styrningen är så svag när det gäller trafikpolisverksamheten och kontrollerna av de yrkesmässiga godstransporterna på väg. De intervjuade trafikpoliserna har i samband med

uppföljningen uttryckligen efterfrågat tydligare och gemensamma styr signaler när det gäller inriktningen på tillsyn och kontroller av yrkestrafiken samt bättre uppföljningsinsatser av verksamheten. Det som i första hand efterfrågas är införande av preciserade mål som bör specificeras för trafikpolisens kontrollverksamhet samt en struktur för uppföljning av de formulerade målen. Trafikpolisen i de besökta länen menar att detta tillsammans med förbättrade samordningsinsatser skulle medverka till att lyfta fram och tydliggöra kontrollverksamheten av den tunga yrkestrafiken samt också medverka till större likformighet i trafikpolisens verksamhet i olika delar av landet. Detta kan medverka till större samsyn när det gäller tolkning och tillämpning av regelverken. Enligt polismyndigheterna har en konsekvens av den svaga styrningen blivit att det finns betydande skillnader mellan hur polisen arbetar med de yrkesmässiga godstransporterna på väg i olika delar av Sverige, vilket också har bekräftats av uppföljningen.

*Transportstyrelsens tillsynsarbete har ännu inte kommit i gång fullt ut*

Transportstyrelsen har efter att den inrättades i januari 2009 övertagit tillsynsuppgifter från andra myndigheter, bl.a. ansvarar myndigheten fr.o.m. januari 2011 för den tillsyn som avser kör- och vilotidskontroller i företag. Uppföljningen visar att det har genomförts ett omfattande utredningsarbete inom myndigheten både inför och efter att myndigheten övertagit tillsynsuppgifter. I uppföljningen har det även framkommit att då Transportstyrelsen är en förhållandevis ny myndighet har en betydande del av de första årens verksamhet inriktats på att bygga upp och utveckla system för hanteringen av de nya uppgifter som myndigheten har fått ansvar för. Under 2011 har omfattande insatser inletts för systemuppbyggnad kring hanteringen av bl.a. företagskontroller. Ett arbete har också påbörjats för att bygga upp ett riskvärderings-system för kontroller av företag. Transportstyrelsen har i enlighet med kör- och vilotidsförordningen ansvaret för att det finns en enhetlig tillsynsstrategi för kör- och vilotidskontroller i företag och på väg. I uppföljningen har det framkommit att någon sådan tillsynsstrategi ännu inte har tagits fram, men att det har inletts ett arbete inom Transportstyrelsen för att inventera vad som behöver ingå i en sådan strategi. Det är dock oklart när tillsynsstrategin kan komma att vara färdig.

Av uppföljningen har det på olika sätt och med tydlighet framgått att överförandet av ansvaret för kör- och vilotidskontrollerna i företag från polisen till Transportstyrelsen genomfördes innan myndigheten lyckats få i gång de system som behöver utvecklas och byggas upp på plats för att kunna hantera det nya ansvaret. En konsekvens av detta är att polisen under 2011 har genomfört kör- och vilotidskontroller på väg i enlighet med EU:s krav medan Transportstyrelsen inte har lyckats genomföra den mängd kontrollerade arbetsdagar som ska genomföras som företagskontroller.

### Uppföljningsgruppens bedömning

Enligt uppföljningsgruppens bedömning behövs en tydligare styrning och samordning av myndigheternas tillsyn och kontroller av de yrkesmässiga godstransporterna på väg. Då organisationen för kontroller, tillsyn och lagföring innebär 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.

## 9.3 Resurser för kontroll och tillsyn

### Frågor som har behandlats 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 har följande frågor behandlats.

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

### Sammanfattande iakttagelser

#### *Begränsade resurser för tillsyn och kontroll*

Uppföljningen visar att det finns skillnader mellan myndigheterna när det gäller tillgängliga resurser för tillsyn och kontroll av de yrkesmässiga godstransporterna på väg. I uppföljningen har det framkommit att kontroll- och tillsynsverksamheten över de yrkesmässiga godstransporterna på väg inte genomfördes fullt ut 2011 i och med avsaknaden av företagskontroller. Då

arbetet med företagskontroller av kör- och vilotider ännu inte har kommit i gång inom Transportstyrelsen och myndighetens arbete fortfarande är inriktat på systemuppbyggnad har de nuvarande personalresurserna begränsats till att genomföra nödvändiga uppbyggnadsarbeten. Rekrytering av personal för att genomföra det operativa kontrollarbetet har därmed fått anstå till tidigast 2012 då man har för avsikt att utöka personalen.

Inom polismyndigheterna i Sverige finns uppskattningsvis ca 500 trafikpoliser. För närvarande har ca 140 av dessa trafikpoliser specialkompetens inom yrkesmässiga godstransporter på väg, och det finns även drygt 60 bilinspektörer inom polismyndigheterna som arbetar med yrkesmässig trafik. Uppgifter som Rikspolisstyrelsen har redovisat till uppföljningen visar att medelåldern inom dessa yrkesgrupper är hög och att det redan om fyra år kommer att ha skett pensionsavgångar som innebär att antalet trafikpoliser med specialkompetens kommer att ha minskat till drygt 100 och antalet bilinspektörer till 55 om inga riktade åtgärder vidtas för att säkra den långsiktiga kompetensuppbyggnaden.

Utvecklingen med ett minskande antal trafikpoliser med specialkompetens inom yrkesmässiga godstransporter på väg och bilinspektörer började redan för flera år sedan. Det kan samtidigt noteras att under senare år har polisen tillförts betydande anslagsökningar, och förstärkningar av personalresursen har kunnat göras. Av uppföljningen framgår dock att den interna resursfördelningen inom polisen har medfört att trafikpolisens resurser för kontroll och tillsyn av yrkesmässiga godstransporter inte har ökat. I uppföljningen kan konstateras att den ökning som skett av de yrkesmässiga godstransporterna på väg i kombination med att trafikpolisens personella resurser för att kontrollera dessa redan i dag är begränsade, innebär ett problem som riskerar att successivt förvärras om inte snabba och kraftfulla insatser vidtas.

De svårigheter som under senare år har kunnat ses när det gäller att kunna nyrekrytera trafikpoliser till att arbeta med kontroller av yrkesmässiga godstransporter på väg innebär att det kommer att behövas nya lösningar för att säkra en långsiktig kompetenstillgång inom området. Uppföljningen har visat att dessa problem är väl kända inom polisen, och det finns redan i dag polismyndigheter som har börjat arbeta för att hitta lösningar och kunna återrekrytera vid pensionsavgångar. I uppföljningen har trafikpolisen framfört att deras verksamhet uppfattas ha låg status i förhållande till många andra delar av den polisiära verksamheten samt att det vid prioriteringar inte är ovanligt att trafikpolisens resurser tas i anspråk för andra delar av polisens verksamhet.

#### *Samhällets kostnader för överlast är stora*

Till uppföljningen har Trafikverket redovisat beräkningar av de årliga kostnaderna för slitage på vägnätet som överlast medför. Av Trafikverkets beräkningar framgår att en grov uppskattning av kostnaderna för överlast visar att de uppgår till ca 250 miljoner kronor per år och att detta motsvarade ca 10 procent av Trafikverkets underhållsbudget för det belagda vägnätet 2010. I uppföljningen har det även framkommit att det i Stockholms län har inletts en



försöksverksamhet med ett automatiskt vägningssystem som bl.a. kan användas för selektering vid polisens vägningssystem av lastbilar och fordon. Sådana automatiska vägningssystem är vanliga i många andra länder där de har funnits länge. Polisens arbete med vägning är tidskrävande och en erfarenhet från andra länder är att vägningssystemen medverkar till att effektivisera polisens arbete med selektering och kontrollvägning av fordon. I uppföljningen har bl.a. polisen pekat på att det skulle behöva göras insatser för att införa automatiska vägningssystem i flera delar av Sverige.

#### *Trafikärenden tillhör inte de högprioriterade ärendena hos åklagarna*

Inom Åklagarmyndigheten hanteras ärenden om yrkesmässiga godstransporter som s.k. mängdärenden. Detta innebär att de inom åklagarmyndigheten hanteras av juniora åklagare eller åklagarassistenter under en begränsad tid innan de går vidare till nya uppgifter och ersätts av nya juniora åklagare. Regelverken uppfattas som komplicerade och ärendena kan bli tidskrävande att hantera. I avvägningen mot andra ärenden med strängare påföljder innebär detta att dessa ärenden har låg prioritet och riskerar att avskrivas i fall där kompletteringar behövs på grund av att uppgifter saknas från polisens förundersökning. Något som kan ses som en indikation på att det behöver vidtas åtgärder inom Åklagarmyndigheten när det gäller hanteringen av kör- och vilotidsärenden är de uppgifter som riksåklagaren (RÅ) har tagit fram till uppföljningen och som visar att andelen kör- och vilotidsärenden som har resulterat i avskrivningar och negativa åtalsbeslut har ökat varje år sedan 2007 då de uppgick till 15 procent fram till 2010 då de uppgick till 43 procent.

Uppföljningen visar att den personal som behövs för att genomföra företagskontroller av kör- och vilotider genom digitala avläsningar av färdskrivarinformation ännu inte har rekryterats till Transportstyrelsen. Enligt Transportstyrelsen är anledningen till detta att myndigheten fortfarande arbetar med systemuppbyggnad. Det är oklart när Transportstyrelsen kommer att ha verksamheten med företagskontroller fullt i gång även om myndigheten enligt sin nuvarande planering ska vara fullt i gång under 2012.

#### **Uppföljningsgruppens bedömning**

Enligt uppföljningsgruppens bedömning är en viktig fråga att uppmärksamma 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 hög regel efterlevnad 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 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 ett utvecklingsarbete bedrivs i dessa frågor inom Åklagarmyndigheten. Ett exempel är att en försöksverksamhet kommer att inledas under 2012 där mängdärenden ska samlas hos de två åklagarkamrarna i Östersund och Karlskrona och där inriktningen är att det ska finnas en erfaren kammaråklagare på vardera ort som är allmänspecialist och ska ha inriktning 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 att detta även har betydelse i 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.

## 9.4 Samverkan

### Frågor som har behandlats i uppföljningen

Då flera myndigheter har ansvar för att kontrollera och utöva tillsyn över de yrkesmässiga godstransporterna på väg förutsätter det samverkan och 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 verksamma inom branschen. För att uppnå detta är det även betydelsefullt att samarbete och utbyte sker mellan myndigheter och åkeribranschen. I uppföljningen har följande frågor behandlats.

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

### Sammanfattande iakttagelser

#### *Behov av mer samverkan*

Inom polisen har det sedan länge funnits olika forum och grupper där trafikpolisen från olika polismyndigheter har träffats för att samverka och verka för ökad samsyn i olika frågor. Organisationen kring detta har dock skiftat över tid och sedan några år sker samverkan mellan polismyndigheternas trafikenheter kring den tunga yrkestrafiken bl.a. genom MUR-gruppen, och det sker också viss samordning via Rikspolisstyrelsen. I uppföljningen har det fram-

kommit att det utbyte och den samverkan som för närvarande sker mellan trafikpolis enheterna i länen uppfattas som värdefull. Uppföljningen visar samtidigt att det behöver vidtas ytterligare och mer omfattande samverkansinsatser för att lyfta fram gemensamma frågor och därmed stärka den fortsatta utvecklingen av trafikpolisens verksamhet. Även om det redan i dag sker återkommande samverkan och erfarenhetsutbyte mellan trafikpolisen i olika län förekommer det i vissa fall skillnader i tolkning och tillämpning av regelverk i olika delar av landet. I uppföljningen har det även framkommit att det finns skillnader mellan polismyndigheterna i olika delar av landet när det gäller hanteringen av fall med misstänkt otillåten cabotage.

#### *Avsaknad av samsyn försvårar samarbetet*

I uppföljningen har det även framkommit att det finns skillnader när det gäller samverkan och utbyte mellan trafikpolisen och åklagarmyndigheterna. Medan samarbetet mellan myndigheterna fungerar väl i vissa län förekommer även det motsatta och i vissa fall finns en avsaknad av samsyn, vilket försvårar samarbetet kring olika ärenden. Inom Åklagarmyndigheten kommer det under 2012 att inledas en organisationsförändring som innebär att mängdbrott, som trafikbrotten tillhör, ska fördelas till två åklagarkammare som då kommer att ha specialkompetens för att hantera dessa ärenden. I uppföljningen kan konstateras att då detta ännu inte genomförts är det svårt att kunna förutsäga om detta kommer att medverka till att i förekommande fall undanröja nuvarande problem och stärka samverkan mellan polisen och Åklagarmyndigheten. Det bör dock uppmärksammas att de kammaråklagare som ska rekryteras ska vara allmänspecialister med särskild inriktning mot trafikärenden och att dessa kommer att ha som uppgift att ansvara för en effektiv samverkan med landets polismyndigheter.

#### *Behov av att utveckla utbyte och samverkan*

Mellan Transportstyrelsen och andra myndigheter finns olika samverkansgrupper, och det pågår ett arbete för att förbättra och utveckla samverkan. Det finns samtidigt olika frågor som indikerar att Transportstyrelsen bör kunna utveckla sina insatser för utbyte och samverkan med andra myndigheter. Förutom att det i uppföljningen har framkommit att Transportstyrelsen ännu inte har tagit fram någon tillsynsstrategi för kör- och vilotidskontroller har det även framkommit att Transportstyrelsen inte har kommunicerat de beräkningar som de gjort av antalet arbetsdagar som ska kör- och vilotidskontrolleras till polisen. I uppföljningen har det framkommit att detta har inneburit att polisen i sina planeringsförutsättningar har utgått från de tidigare uppgifter den fått om hur många arbetsdagar som ska kontrolleras. För 2011 har detta inneburit att polisen genomfört kontroller av mer än dubbelt så många arbetsdagar som Transportstyrelsen kommit fram till i sina reviderade beräkningar.

### *Branschens kontakter med Transportstyrelsen utvecklas*

Från Åkeribranschen framförs återkommande att det är svårt att komma i kontakt med Transportstyrelsen, och detta är något som även polisen har framfört. Däremot har Transportstyrelsen genomfört informationsinsatser där branschen har bjudits in till möten. Åkeribranschen har framfört till uppföljningen att man sett positivt på att Transportstyrelsen inbjudit till detta och att man ser positivt på ett fortsatt utbyte.

I uppföljningen har det framkommit att det finns skillnader mellan länen när det gäller utbytet mellan åkeribranschen och polisen. En skillnad som har uppmärksamats är att polisen i en del län brukar medverka vid informationsmöten som branschen bjuder in till medan detta är något som är mer sällan förekommande i andra län. En förklaring som polisen gett till dessa skillnader är att resurserna som prioriteras för förebyggande respektive kontrollerande insatser kan skilja sig åt mellan länen.

### **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 vidtar insatser för att utveckla formerna för samverkan och samarbete. Detta gäller både mellan de olika myndigheterna och inom myndigheterna. I uppföljningen har framför allt polismyndigheterna pekat på att olika frågor behöver hållas samman tydligare, och man har även framhållit att detta förutsätter ett ökat samarbete på såväl departements- som myndighetsnivå. Uppföljningsgruppen delar denna syn och vill peka på att det är angeläget att dessa frågor lyfts fram för att det ska vara möjligt att gemensamt 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.

## 9.5 Överträdelse och sanktionsmöjligheter

### **Frågor som har behandlats i uppföljningen**

För att säkerställa konkurrens på lika villkor, hög trafiksäkerhet och goda arbetsförhållanden inom åkeribranschen fordras en hög följsamhet till de regelverk som finns för de tunga godstransporter på väg. Från bl.a. åkeribranschen har det framförts kritik mot att den nuvarande kontroll- och tillsynsverksamhetens omfattning i Sverige är otillräcklig och att detta i sin tur innebär att upptäcktsrisken vid överträdelse är liten. Kritik har också riktats mot att sanktioner och bötesnivåer är lägre vid överträdelse jämfört med vad som gäller i många andra europeiska länder. Kombinationen av låg upptäcktsrisk, att påföljderna vid upprepade överträdelse inte anses tillräckligt kännbara

samt att det finns svårigheter att kunna lagföra vissa typer av överträdelser har framhållits som betydande problem för åkeribranschen då seriösa åkerier riskerar att konkurreras ut av åkerier som väljer att systematiskt sätter regelverken ur spel. Ytterligare ett problem som påtalats är att det i spåren av oseriös åkeriverksamhet även följer annan kriminalitet som tar polisens resurser i anspråk. Den kriminalitet som följer i spåren av oseriös åkeriverksamhet innebär också att det finns behov av fler säkra uppställningsplatser vid vägarna där förarna kan stanna och ta paus. I uppföljningen har följande frågor behandlats.

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

## Sammanfattande iakttagelser

### *Bötesnivåer varierar mellan olika länder*

I uppföljningen har det framkommit att bötesnivåerna varierar mellan olika länder och att det både finns de som har högre och de som har lägre bötesnivåer och administrativa sanktionsavgifter än de som gäller i Sverige för överträdelser av kör- och vilotider. I Sverige varierar bötesnivåerna i dagsläget mellan 1 800 kronor och 3 000 kronor för den första överträdelsen och därefter halveras bötesbeloppet för ytterligare överträdelser upp till ett takbelopp om max 10 000 kronor. I uppföljningen har det framkommit att det svenska systemet med ett takbelopp vid många överträdelser är något som skiljer sig från andra länder. Vidare kan det uppmärksammas att det pågår ett arbete med att differentiera bötesnivåerna vid överträdelser av kör- och vilotidsreglerna. Detta arbete är ännu inte avslutat, men enligt det som har framkommit i uppföljningen kommer bötesbeloppen i Sverige att variera mellan 1 000 kronor och 4 000 kronor per överträdelse beroende på om förseelsen har kategoriserats som en mindre allvarlig, allvarlig eller mycket allvarlig förseelse mot kör- och vilotidsreglerna. Att det görs en indelning i allvarlighetsgrad utgår från EU:s regler. I uppföljningen har vissa polismyndigheter påpekat att det även för ärenden som rör brister i lastsäkring borde ske en bötesdifferentiering med avseende på om överträdelsen är mindre allvarlig, allvarlig eller mycket allvarlig.

För otillåten cabotage tillämpas dagsböter i Sverige. När det gäller otillåten cabotage har det i uppföljningen framkommit att det bara finns ett par domar i Sverige där någon fällts för otillåten cabotage. I det ena fallet blev påföljden 6 000 kronor respektive 2 800 kronor för de tilltalade. I det andra fallet där ett företag fälldes för otillåten cabotage blev påföljden totalt 2 000 kronor. Uppföljningen visar att det i Danmark finns förslag till skärpningar när det gäller otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik, som om de genomförs kommer att innebära att böterna för olaga yrkesmässig trafik och otillåten cabotage kommer att vara lägst 10 000 danska kronor och för överträdelser som sker över längre tid 25 000 danska kronor.

### *Tillämpningen av administrativa sanktionsavgifter för företag har inte kommit i gång*

När det gäller överträdelse av kör- och vilotider som upptäcks vid företagskontroll kan den administrativa sanktionsavgiften enligt nuvarande regler uppgå till max 200 000 kronor per år för ett företag och får inte överstiga 10 procent av näringsidkarens årsomsättning. Då Transportstyrelsen inte har kommit i gång med sina företagskontroller under 2011 och bara en handfull ärenden har hanterats manuellt, går det inte att säga hur tillämpningen av de administrativa sanktionsavgifterna kommer att se ut.

### *Polisen saknar praktisk möjlighet att hindra fortsatt färd*

I Sverige saknar polisen motsvarande möjlighet som polisen i många andra länder har när det gäller att kunna hindra fortsatt färd i fall där en kontroll visar att överträdelse har begåtts men där böter eller förskott på sanktionsavgiften av olika skäl inte kan krävas in direkt på plats. I uppföljningen har det framkommit att detta är ett problem för polisen i och med att man inte har resurser att avsätta för att kunna stanna kvar på platsen tills man kunnat hitta en lösning. I andra länder har man t.ex. möjlighet att i dessa fall klampa, dvs. sätta en kätting på fordonets hjul, för att hindra fortsatt färd. I uppföljningen har det framkommit att denna möjlighet för andra länders tillsynsmyndigheter innebär att man inte har samma problem med att kräva in böter på plats. Den erfarenhet som den tyska tillsynsmyndigheten Bag har påtalat är att man sällan behöver använda denna möjlighet eftersom blotta vetskapen om att den finns gör att de som konstaterats ha överträtt reglerna betalar böterna för att undvika att bli stående. I Sverige har frågan om klampning eller motsvarande aktualiserats redan tidigare, men motiven mot att införa en sådan möjlighet har varit att åtgärden inte setts som proportionell i förhållande till gärningens allvarlighetsgrad. Något som kan noteras är dock att det redan i dag finns möjlighet att skruva bort ett fordons nummerplåt i fall av obetald skatt.

### **Uppföljningsgruppens bedömning**

De skillnader som finns mellan olika länders bötesnivåer för den tunga godstrafikens överträdelse 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 godstransporterna på väg ofta är gränsöverskridande vore det enligt uppföljningsgruppens mening positivt om olikheterna mellan EU-länderna när det gäller bötesnivåer och sanktioner vid överträdelse av kör- och vilotidsreglerna kan minska. Gruppen konstaterar att de stora åkeriorganisationerna i Europa nyligen har enats om att man ska driva frågan om att harmonisera bötesnivåerna mellan länderna.

Det nya systemet med administrativa sanktionsavgifter för företag började tillämpas under 2011. Uppföljningsgruppen vill samtidigt peka på vikten av att det redan tidigt efter att Transportstyrelsen kommit i gång med företagskontrollerna initieras uppföljningsinsatser i syfte att belysa om de administra-

tiva sanktionsavgifter som beslutas vid överträdelser blir proportionerligt kännbara för större och mindre åkeriföretag. Enligt uppföljningsgruppens mening är det också viktigt att följa upp så 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 har det framkommit 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 regelöverträdelser har skett och böter eller förskott på sanktionsavgift inte kan betalas på plats.

## 9.6 Konsekvenser av myndigheternas tillsyn för branschen

### **Bakgrund och frågor som har behandlats 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 har följande frågor behandlats.

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

### **Sammanfattande iakttagelser**

#### *Inga stora förenklingsinsatser*

Uppföljningen visar att det hittills inte har skett så stora insatser när det gäller att förenkla för företagen. Det kan samtidigt nämnas att Transportstyrelsen redovisar information på myndighetens webbplats och har publicerat olika broschyrer om gällande regelverk som de yrkesmässiga godstransporterna på väg har att följa.

#### *Tillsyn bidrar till ökad trafiksäkerhet*

Något som kan indikera att tillsyn och kontroller av de yrkesmässiga godstransporterna på väg bidrar till en positiv utveckling av trafiksäkerheten på vägarna är att antalet trafikdödade minskade t.o.m. 2010 och att detta även gällde antalet dödade i olyckor där lastbilar var inblandade. Under 2011 bröts

dock den positiva utvecklingskurvan. När det gäller att följa hastighetsbegränsningar har utvecklingen för tunga lastbilar i Sverige inte varit lika positiv som för personbilarna. I uppföljningen har det också framkommit att en hög och ökande andel av lastbilarna underkänns vid besiktning och att många av dessa underkänns på grund av brister i bromssystemen. Uppföljningen visar att det finns flera områden som kan bli bättre när det gäller de tunga godstransporterna på väg. När det gäller arbetsskador har Arbetsmiljöverket uppmärksammat de risker som finns inom åkeribranschen och har under 2011 utökat insatserna för tillsynen av arbetsmiljön inom åkeriföretagen.

#### *Tillsyn är viktig för konkurrensneutralitet och för förarnas arbetsmiljö*

Sveriges Åkeriföretag och Transportarbetareförbundet har i uppföljningen efterlyst att de statliga tillsynsinsatserna för att värna konkurrensneutralitet och sunda arbetsvillkor för lastbilsförarna utökas. Organisationerna har samtidigt pekat på vikten av att kontrollerna av kör- och vilotider genomförs på ett sätt som innebär att åkerier och förare inte kontrolleras hårdare i Sverige än i andra länder. Det har också uppmärksamats att även om reglerna om kör- och vilotider har som viktigt syfte att bl.a. säkra en god arbetssituation för förarna kan de, om de tillämpas alltför nitiskt vid enstaka och små avvikelser, i stället innebära ett arbetsmiljöproblem för förarna och öka stressen.

Sveriges Åkeriföretag och Transportarbetareförbundet har återkommande framfört, både till uppföljningen och i medierna, att det finns växande problem när det gäller utländska företag och utlandsregistrerade lastbilar som utför godstransporter i Sverige. Bransch- och arbetstagarorganisationerna menar bl.a. att det finns stora problem med otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik samt att det är vanligare att utländska åkerier bryter mot reglerna om kör- och vilotider, lastvikter, lastsäkring och hastigheter än att svenska åkerier gör det. Enligt företrädare för den svenska åkeribranschen innebär den situation som har utvecklats att konkurrensen snedvrids och att detta slår hårt mot den svenska åkerinäringen.

#### *Inte möjligt att fastställa omfattningen av oseriös åkeriverksamhet*

Det har inom ramen för denna uppföljning inte varit möjligt att faktiskt belägga hur utbrett det är med oseriös åkeriverksamhet inom den svenska åkerinäringen respektive bland åkerier som har sin hemvist i andra länder. En viktig orsak till att det är svårt att bedöma hur utvecklingen har sett ut och hur det ser ut i dag när det gäller regelefterlevnaden hör samman med att myndigheternas insatser för att följa upp och genomföra tillståndsmätningar för de yrkesmässiga godstransporterna på väg har varit och är begränsade. Trafikverket genomför vissa mätningar när det gäller överlast och hastigheter, och polisen sammanställer statistik över bl.a. antalet registrerade överträdelser av kör- och vilotidsreglerna. Utifrån dessa uppföljningsinsatser är det dock svårt att få någon helhetsbild av hur utvecklingen ser ut inom området i Sverige.

I uppföljningen har de intervjuade polismyndigheterna pekat på att de vid sina kontroller inte har uppfattat att det finns några större skillnader mellan



svenskregistrerade och utlandsregistrerade lastbilar när det gäller överträdelser mot regelverken om kör- och vilotider, överlast och hastigheter. En viss skillnad har dock uppmärksamats i södra Sverige när det gäller säkring av last där man från polisens sida menar att problemen är något större för utlandsregistrerade lastbilar.

Även om det i uppföljningen inte har gått att bedöma hur stort problemet med otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik är så kan det utifrån intervjuerna med polisen ändå konstateras att detta förekommer men att det samtidigt är svårt att utreda. Uppföljningen visar att tämligen få fall av otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik utreds och att en mycket liten del av dessa går till vidare rättslig prövning. När det gäller oklarheten om hur stor förekomsten är av otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik har uppföljningen visat 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 regelefterlevnaden 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 sker med återkommande intervall. Detta för att statsmakterna ska ha underlag för att bedöma 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 sker någon systematisk uppföljning av hur lastsäkringsreglerna efterlevs, men också att det är ett stort problem med nuvarande oklarheter 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 behöver vidtas åtgärder 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. Ytterligare en konsekvens av oseriös verksamhet 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.

## 9.7 Branschens egna åtgärder

### Frågor som har behandlats 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 att åkeribranschen själv vidtar åtgärder för att detta ska kunna uppnås. I uppföljningen har följande frågor behandlats.

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

### Sammanfattande iakttagelser

#### *Åkeribranschen arbetar för hög regelefterlevnad*

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

#### *Hårdnande konkurrens inom åkerinäringen ställer krav på tillsyn och kontroll*

I uppföljningen har det samtidigt framkommit att många åkeriföretag upplever en allt hårdare konkurrenssituation och att detta i sin tur gör att de som följer gällande regelverk riskerar att slås ut av mindre seriösa svenska och utländska företag. Sveriges Åkeriföretag har pekat på att det finns begränsningar i vad som kan åstadkommas med egna insatser när det gäller att stödja och främja att åkeribranschen följer de regelverk som finns. Enligt branschorganisationen är erfarenheten att det inte brukar vara några problem att nå medlemsföretagen och samverka med dem som bedriver en seriös verksamhet i enlighet med lagar och regler. Däremot är det svårare att nå ut till och påverka de företag som är mindre seriösa då dessa vanligtvis väljer att inte vara knutna till branschorganisationen.

Sveriges Åkeriföretag når inte heller enskilda åkeriföretag som är hemmahörande i andra länder även om det finns ett etablerat utbyte och samverkan med andra länders branschorganisationer. Enligt Sveriges Åkeriföretag är myndigheternas kontroller och tillsyn därför mycket viktig, och man efterlyser också att den tillsyn och kontroll som myndigheterna genomför stärks och görs mer kraftfull. Samtidigt poängteras att detta inte får innebära att det blir

hårdare tillsyn och kontroll av den svenska åkeribranschen jämfört med den som gäller för åkeriföretag som är hemmahörande i andra länder.

Sveriges Åkeriföretag har i uppföljningen pekat på att det är ett problem att Transportstyrelsen ännu inte har kommit i gång med företagskontrollerna då man menar att dessa tillsynsinsatser är en mycket viktig del i att minimera snedvridande konkurrens från oseriösa företag.

### **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 vidtas inom åkeribranschen för ökad kvalitetscertifiering och att detta kan ses som ett viktigt verktyg som kan medverka till att öka trafiksäkerheten, motverka oseriös åkeriverksamhet på vägarna samt 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 likväl som 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 regelverkan ska följas och det fortsatt ska vara möjligt att motverka brott.

## 9.8 Ytterligare frågor

### **Bakgrund och frågor som har behandlats i uppföljningen**

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 har utgått från.

### **Sammanfattande iakttagelser**

*Det finns flera frågor som anknyter till yrkesmässiga godstransporter på väg som behöver belysts ytterligare*

Under genomförandet av uppföljningen har det framkommit ett antal frågor som anknyter till de yrkesmässiga godstransporterna på väg och som kan anses angelägna att få ytterligare 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 har uppmärksammats är problem som är kopplade till manipulering med hastighetsregulatorer samt fordonsspår och däck. När det gäller däck kan

nämnas det utredningsarbete om vinterdäckskrav för lastbilar som pågår inom Näringsdepartementet.

En annan angelägen fråga som har framkommit i uppföljningen och som behöver uppmärksammas vidare rör problem med arbetsförhållandena där 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 har uppmärksammat i samband med uppföljningen är angelägna och vill därför peka på vikten av att dessa frågor blir föremål för en fördjupad belysning.

## Referenser

- Arbets- och näringsministeriet, Finland (2011): *Beställaransvar för den som anlitar utomstående arbetskraft.*
- Bet. 1997/98:TU10 *Transportpolitik för en hållbar utveckling.*
- Bet. 2000/01:KU23 *Riksdagen inför 2000-talet.*
- Bet. 2005/06:KU21 *Riksdagen i en ny tid.*
- Bet. 2007/08:TU6 *Väg- och fordonsfrågor.*
- Bet. 2008/09:TU3 *Transportstyrelsen och dess verksamhet.*
- Bet. 2008/09:TU9 *Godkännande av motorfordon m.m.*
- Bet. 2008/09:TU13 *Vissa väg-, fordons- och trafikfrågor.*
- Bet. 2008/09:TU14 *Mål för framtidens resor och transporter.*
- Bet. 2009/10:FiU12 *En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn.*
- Bet. 2009/10:JuU3 *Lag om erkännande och verkställighet av bötesstraff inom Europeiska unionen.*
- Bet. 2009/10:TU6 *Transportstyrelsens verksamhet inom körkorts- och yrkes- trafikområdet.*
- Bet. 2009/10:TU8 *Fordonsbesiktning.*
- Bet. 2009/10:TU12 *Vissa trafiksäkerhetsfrågor.*
- Bet. 2010/11:TU12 *Vissa väg-, fordons- och trafikfrågor.*
- Bet. 2010/11:TU18 *Trafiksäkerhet.*
- Dalarnas tidningar (2011): *Falupolisen.* 2011-10-03.
- DTL Magasinet (2011), december 2011.
- Europeiska kommissionen (2001): *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 – Vägval inför framtiden.* Vitbok.
- Europeiska kommissionen (2009): *Rapport från kommissionen – Analys av sanktionerna för allvarliga överträdelse av sociallagstiftningen inom vägtransportsektorn, enligt medlemsstaternas lagstiftning.* Bryssel den 15.5.2009 KOM(2009) 225 slutlig.
- Europeiska kommissionen (2009): *Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem, Meddelande den 17 juni 2009,* KOM(2009) 279.
- Europeiska kommissionen (2009): *Rapport från kommissionen om tillämpningen under 2005–2006 av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter.* Bryssel den 3.8.2009 KOM(2009) 416 slutlig.
- Europeiska kommissionen (2010): *Annexes to the communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Eco-*

- conomic and Social Committee and the Committee of the Regions. Commission Work Programme 2011. Brussels, 27.10.2010 COM(2010)623 final, Vol. II.*
- Europeiska kommissionen (2011): *Commission staff working document – Report on the implementation in 2007–2008 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities (25th report from the Commission on the implementation of the social legislation relating to road transport)*. Bryssel den 7.1.2011 SEK(2011) 52 slutlig.
- Europeiska kommissionen (2011): *Vitbok – Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*. Bryssel den 28.3.2011 KOM(2011) 144 slutlig.
- Faktapromemoria 2010/11:FPM103 *Vitboken om EU:s framtida transportpolitik*.
- Framställning 2005/06:RS3 *Riksdagen i en ny tid – Huvudbetänkande av 2002 års riksdagskommitté*.
- Forward, S, & Ojala, M. (2008): *Polisens attityder till trafikövervakning*. VTI-rapport 616.
- Forward, S, & Samuelsson, P. (2008): *Yrkesförarens syn på regelefterlevnad i trafiken*. VTI-rapport 613.
- Justitiedepartementet: Dnr Ju 1995/2248/DOM.
- Lagrådsremiss: *Nya lagar för yrkestrafik och taxi*. Näringsdepartementet den 21 december 2011.
- Näringsdepartementet (2008): *Pressmeddelande den 13 juni 2008*.
- Näringsdepartementet. *Regeringsbeslut II 9, N2007/5530/TR*.
- Näringsdepartementet (2010): *Regleringsbrev för budgetåret 2011 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*. Regeringsbeslut III 15.
- Polismyndigheten i Kronobergs län 2005, *Skrivelse angående skogstransporter i stormdrabbade Kronobergs län*, dnr APG 325-2005-05.
- Polismyndigheten i Norrbottens län: *Skrivelse*, dnr AA 069-1732/03.
- Prop. 1997/98:56 *Transportpolitik för en hållbar utveckling*.
- Prop. 2008/09:31 *Transportstyrelsen och dess verksamhet*.
- Prop. 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter*.
- Prop. 2009/10:20 *Transportstyrelsens verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdena*.
- Prop. 2009/10:32 *Fordonsbesiktning*.
- Prop. 2010/11:1 *Budgetpropositionen för 2011*.

- Prop. 2010/11:30 *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet.*
- Prop. 2011/12:1 *Budgetpropositionen för 2012.*
- Rapporter från riksdagen 2007/08:RFR5 *Uppföljning av hur stormen Gudrun hanterats inom transport- och kommunikationsområdet.*
- Riksdagens utredningstjänst (2011): dnr 2011:1599.
- Rikspolisstyrelsen (2006): *Polisens arbete med trafiksäkerhet i vägtrafik och terräng.* Nationell strategi.
- Rikspolisstyrelsen: dnr POA-325-4941/10.
- Rikspolisstyrelsen: dnr POL-325-2738/05.
- Rikspolisstyrelsen: dnr CO-903-1120/09.
- Sika (2008): *Vägtrafikskador 2007.* Statistik 2008:27.
- Sika (2008): *Fordon 2008 – Tema yrkestrafik.*
- Sika (2008): *Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2007.* Statistik 2008:13.
- Sika (2008): *Utländska lastbilstransporter i Sverige 2004–2006.* Statistik 2008:22.
- Sika (2009): *Transportbranschen – hur står det till?* Statistik 2009:6.
- Skr. 2009/10:75 *Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen.*
- Skr. 2009/10:79 *En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn.*
- SOU 2004:100 *Tillsyn – Förslag om en tydligare och effektivare offentlig tillsyn.*
- SOU 2011:25 *Utökat polissamarbete i Norden och EU.*
- Statskontoret (2011): *Riksdagens och regeringens styrning av Polisen.* Rapport 2011:20.
- Svensk Åkeritidning nr 6, 2010.
- Sveriges Åkeriföretag, *Trafiksäkerhet – ditt ansvar.* Broschyr.
- Sveriges Åkeriföretag, SÅ Certifiering. Nr 1, mars 2010.
- Sveriges Åkeriföretag (2010): *Fakta om åkerinäringen 2009.*
- Sveriges Åkeriföretag (2011): *Åkerihandbok 2011.*
- Tispol (European Traffic Police Network): *Tispol Strategy 2011–2015. A vision for safer roads.*
- Trafikanalys (2011): *Lastbilstrafik 2011 kvartal 2.* Statistik 2011:22.
- Trafikanalys (2011): *Utländska lastbilstransporter i Sverige 2007–2008.* Statistik 2011:9.
- Trafikutskottets utlåtande 2009/10:TU4 *Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem.*

- Trafikuskottets yttrande 2009/10:TU3y *Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen.*
- Trafikverket (2010): *Resultatkonferens trafiksäkerhet 2010 – Redovisning av presentationer, frågor och diskussioner.*
- Trafikverket (2011): *Ökade utsläpp från vägtrafiken trots rekordartad energieffektivisering av nya bilar. Pm 2011-02-18.*
- Trafikverket & Sveriges Åkeriföretag: *Rätt fart – såklart!*
- Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd – TYA (2010): *Lastsäkring vid transport på landsväg.*
- Transportstyrelsen (2009): *Transportstyrelsens underlag till regeringens handlingsplan för regelförenklingsarbetet.*
- Transportstyrelsen (2010): *Kontroll av kör- och vilotider i företag.* Framställning till regeringen, pm 2010-07-01.
- Transportstyrelsen (2010): *Strategi om lastsäkring.* Delrapport: Kartläggning. Dnr TSJ 2009-2604.
- Transportstyrelsen, *Lägesrapport om ett övertagande av kontroller av kör- och vilotider i företag,* dnr TSV 2009-16134.
- Transportstyrelsen (2010): *Avgifter inom yrkestrafikområdet – Redovisning av regeringsuppdrag.* Dnr TSV 2009-16134.
- Transportstyrelsen (2010): *Transportstyrelsens årsredovisning för 2009.*
- Transportstyrelsen (2010): *Regeringsuppdrag – Uppdrag till Transportstyrelsen med anledning av vissa frågor gällande yrkestrafiken inom vägområdet. Lägesrapport om ett övertagande av kontroller av kör- och vilotider i företag.* Rapport den 1 mars 2010.
- Transportstyrelsen (2011): *Regelsamling Kör- och vilotider 2011.*
- Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys (2011): *Redovisning av regeringsuppdrag att analysera och föreslå åtgärder för minskad tom-dragning och ökad fyllnadsgrad.*
- Vägförmyndigheten (2006): *Dödsolyckor med tunga lastbilar.* TR 40-A 2006:64, 2006-09-21.
- Vägförmyndigheten (2008): *Länsstyrelsernas trafiksäkerhetstillsyn över den yrkesmässiga trafiken.* Publikation 2008-01.
- Vägförmyndigheten (2008): *Trafiksäkerhetsutvecklingen 1996–2007.* Publikation 2008-10.
- Vägverket (2007): *Kilometer nr 7,* november 2007.
- Vägverket (2007): *Region Stockholm, avdelning Trafik,* pm 2007-03-19.
- Vägverket (2008): *Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m.* Publikation 2008:62.
- Vägverket (2008): *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 1997–2007.* Publikation 2008:5.



Vägverket (2010): *BWIM-mätningar 2009 – Sammanfattning*. Publikation 2010:9.

Åklagarmyndigheten, verksledningens stab: dnr ÅM-A 2011/1436.

Åklagarmyndigheten (2010): *Cabotage – Promemoria*. Rätts-pm 2010:8. Utvecklingscentrum Malmö, december 2010.

### **Information, intervjuer, studiebesök m.m.**

Arbetsmiljöverket, telefonsamtal 2011-06-20, 2011-12-20.

DTL, möte 2011-08-30.

Finlands riksdag, e-brev 2011-11-02, 2011-11-28.

Kronofogdemyndigheten, telefonsamtal 2011-11-01.

National Police Headquarters, Road Traffic Bureau Poland, e-brev 2011-12-13.

Peek traffic solutions, e-brev 2011-06-15.

Polisen, e-brev 2011-10-03, 2011-11-01.

Polismyndigheten i Norrbottens län, möte 2011-05-25.

Polismyndigheten i Skåne, möte 2011-05-17.

Polismyndigheten i Stockholms län, möte 2011-03-11, uppföljningsgruppens studiebesök, 2011-05-03, e-brev 2011-08-17, 2011-10-10.

Polismyndigheten i Västra Götaland, möte 2011-06-09, 2011-11-08, e-brev 2011-07-11, 2011-07-21, 2011-10-14, telefonsamtal 2011-10-11, 2012-01-11.

Rikspolisstyrelsen, möte 2011-11-17, e-brev 2011-09-08, 2011-10-05, 2011-10-18, 2011-11-25, 2012-01-25, 2012-01-27, 201-02-01.

Svenska Transportarbetareförbundet. Möte med trafikutskottets uppföljningsgrupp 2011-12-01.

Sveriges Åkeriföretag, möte 2011-05-18, e-brev 2011-04-08, 2012-01-26. Möte med trafikutskottets uppföljningsgrupp 2011-12-01.

Sveriges Åkeriföretag Syd, möte 2011-05-18.

Trafikanalys, e-brev 2011-05-03, 2011-10-10, telefonsamtal 2011-03-28.

Trafikpolisen i Stockholms län, möte 2011-03-11.

Trafikverket, e-brev 2011-04-06, 2011-04-19, 2011-10-18, 2011-12-19, 2012-01-17, 2012-01-24, 2012-01-26.

Trafikverket, Peek Traffic Sweden AB och International Road Dynamics Inc, möte 2011-06-13.

Transportstyrelsen, möten 2011-08-23, 2011-11-10, e-brev 2011-09-22, 2011-09-23, 2011-09-27, 2011-09-28, 2011-10-04, 2011-10-19, 2011-10-20, 2011-12-14, telefonsamtal 2011-12-05.

Åklagarkammaren i Göteborg, möte 2011-06-09.

Åklagarkammaren i Luleå, möte 2011-05-25.

Åklagarkammaren i Norrort, möte 2011-09-09.

Åklagarmyndigheten, e-brev 2012-01-25.

Åklagarmyndigheten, Utvecklingscentrum i Malmö, möte 2011-05-18, samtal 2012-01-10, e-brev 2011-08-25, 2012-01-31.

### **Fotografier**

Anders Granath, polisinspektör vid Polismyndigheten i Västra Götaland. Alla fotografier utom på sidorna 79, 126 och 135.

**Besök i Danmark, Polen och Tyskland**

*Danmark: Besök i Köpenhamn den 29–30 augusti 2011.*

Intervju med företrädare för Transportministeriet, Trafikstyrelsen, Justitsministeriet och Rigspolitiet.

Intervju med företrädare för branschorganisationen Dansk Transport og Logistik (DTL).

*Polen: Besök i Warszawa den 21–22 november 2011*

Intervju med företrädare för den polska vägtransportmyndigheten Główny Inspektorat Transportu Drogowego (Gitd).<sup>423</sup>

Intervju med Główna Inspekcja Pracy (Gip) som har vissa likheter med Arbetsmiljöverket i Sverige.<sup>424</sup>

Intervju med företrädare för trafikpolisen på den nationella polismyndigheten.

Besök hos åkeribranschorganisationen Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD).

*Tyskland: Besök i Köln den 14–16 november 2011.*

Intervju med företrädare för Bundesamt für Güterverkehr (Bag).<sup>425</sup> Brev 2011-12-02.

<sup>423</sup> Huvudkontoret för vägtransport (Gitd) är en transportmyndighet som utövar tillsyn över bl.a. yrkestrafiken och ligger under infrastrukturministeriet. Gitd inrättades i mitten av 2000-talet med den tyska myndigheten Bag som förlaga.

<sup>424</sup> National Labour Inspectorate (PIP) är en myndighet som utövar tillsyn och kontroll av arbetslagstiftning med inriktning på arbetsmiljö och säkerhet.

<sup>425</sup> Bag är en självständig myndighet som sorterar under Infrastrukturministeriet (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Myndigheten har sitt huvudkontor i Köln och därutöver finns också åtta regionala kontor (filialer) samt tre specialkontor som bl.a. hanterar ordningsprocesser mot utländska företag. Huvuduppgiften för Bag är att genomföra vägkontroller för att öka trafiksäkerheten och att säkerställa miljöskydd. Vid myndigheten arbetar ca 1 700 personer och man har egna inspektörer och utredare som bl.a. genomför kontroller på väg och företagskontroller, övervakar regelefterlevnad samt att marknaden fungerar mellan olika trafikoperatörer. Myndigheten tar också fram statistik samt ansvarar för betalning av motorvägsanvändning och koncessioner.

Intervju med företrädare för Kölnpolisens trafikavdelning och motorvägspolisen (Polizeipräsidium Köln), Leverkusen.

Intervju med företrädare för Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), Bonn.<sup>426</sup>

---

<sup>426</sup> BWVL är ett företagarförbund för transport och logistik som har ca 1 500 medlemmar. Förbundet riktar sig till tyska företag med egen transportflotta.

BILAGA 1

## Sammanfattning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter

I det följande ges en kort sammanfattning av innehållet i artiklarna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006.

- I *artikel 1–3* behandlas vilka som omfattas av förordningen, dvs. vägtransporter av gods om fordonets vikt överstiger 3,5 ton samt transport av fler passagerare än nio personer inklusive föraren. Reglerna gäller för transporter inom gemenskapen men också för vissa tredjeländer. Det finns undantag från reglerna, bl.a. för fordon som används för räddningsarbete och sjukvårdsändamål.
- I *artikel 4* förklaras de begrepp som används i förordningen. Det klargörs bl.a. vad som är ”fordon”, ”rast”, ”dygnsvila” och ”körtid”<sup>427</sup>.
- I *artikel 5–9* finns regler om tillåten körtid, krav på raster, dygns- och veckovila m.m. Det anges hur lång den dagliga körtiden får vara samt hur lång körtiden under en vecka får vara. Vidare regleras när en förare måste ta rast, dygnsvila och veckovila. Regleringen är detaljerad.
- I *artikel 10* regleras transportföretagens ansvar. Det anges bl.a. att lönen till förarna inte får baseras på tillryggalagda sträckor eller transporterad godsmängd. Ett transportföretag ska vara ansvarigt för förarnas överträdelser men medlemsstaterna får ta hänsyn till om det är rimligt. Kraven på att hålla uppgifter från färdskrivaren tillgängliga regleras också.
- I *artikel 11–15* regleras undantagen från bestämmelserna i direktivet. Medlemsstaterna får meddela strängare föreskrifter om raster, viloperioder och körtid. Det anges också att föraren får fortsätta köra fordonet över tillåten tid om det behövs för att nå fram till en säker plats att stanna på. Undantag från artiklarna 5–9 får meddelas av en medlemsstat för en mängd olika transporter, t.ex. jordbruks- och skogsbruksfordon som rör sig inom en radie om 10 kilometer, icke kommersiella transporter med 10–17 sittplatser, cirkusfordon och värdetransporter.

<sup>427</sup> Kommissionen kom i juni 2011 med ett genomförandebeslut om beräkning av daglig körtid i enlighet med förordning (EG) nr 561/2006. Enligt genomförandebeslutet föreskrivs att den rekommenderade metoden för enbart beräkning av den körtid under vilken en förare inte har tagit ut fulla viloperioder är följande. Den dagliga körtiden ska beräknas fram till dess att en sammanhängande viloperiod på minst sju timmar inleds. Beräkningen av den därpå följande dagliga körtiden ska följaktligen påbörjas då denna sammanhängande viloperiod på minst sju timmar avslutas. Europeiska kommissionen, Bryssel 2011-06-07 KOM(2011) 3759 slutlig.

- I *artikel 16–25* finns regler för kontroller och påföljder. Det regleras vad som gäller om ett fordon saknar färdskrivare. För att kommissionen ska kunna sammanställa rapporter om tillämpningen av förordningen ska medlemsstaterna tillhandahålla viss information. När det gäller sanktioner för överträdelser anges att dessa ska fastställas av medlemsstaterna. De ska vara effektiva, proportionerliga, avskräckande och icke-diskriminerande. Det anges också att en medlemsstat ska göra det möjligt för behöriga myndigheter att besluta om sanktioner som upptäcks i landet men som begåtts i ett annat land. Vidare regleras vad som ska göras om förordningen överträts på ett sätt som uppenbart utgör ett hot mot trafik-säkerheten. I sådana fall ska den behöriga myndigheten ha rätt att hindra fortsatt färd. Medlemsstaterna ska också kunna tvinga föraren att ta ut en dygnsvila. Medlemsstaterna får återkalla trafiktillstånd för företag etablerat i den staten och en förares körkort. Slutligen anges att kommissionen ska granska ärenden där tillämpningen av förordningen skiljer sig åt mellan olika medlemsländer och eventuellt förtydliga reglerna för att de ska tillämpas enhetligt.
- I *artikel 26–29* regleras ändringar i andra förordningar samt ikraftträdande av denna förordning.

BILAGA 2**Sammanfattning av det s.k. kontroldirektivet**

Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG av den 15 mars 2006 om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG skulle medlemsstaterna senast den 1 april 2007 sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa kontroldirektivet. Nedan följer en kort sammanfattning av några av artiklarna. I Sverige har direktivet genomförts genom förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

*Artikel 2 Kontrollsystem*

Här anges bl.a. att medlemsstaterna ska lägga upp ett system för ändamålsenliga och regelbundna kontroller både på vägarna och i företagens lokaler. Medlemsstaterna ska se till att en enhetlig nationell tillsynsstrategi tillämpas inom deras territorium. Varje medlemsstat ska organisera kontrollerna på ett sådant sätt att 1 procent av arbetsdagarna kontrolleras fr.o.m. den 1 maj 2006. Denna procentandel ska ökas till minst 2 procent fr.o.m. den 1 januari 2008 och till minst 3 procent fr.o.m. den 1 januari 2010. Från och med den 1 januari 2012 får kommissionen öka denna lägsta procentandel till 4 procent, om i genomsnitt mer än 90 procent av alla kontrollerade fordon är utrustade med digital färdskrivare. Minst 15 procent av det sammanlagda antalet arbetsdagar som kontrolleras ska kontrolleras ute på vägarna och minst 30 procent i företagens lokaler. Från och med den 1 januari 2008 ska minst 30 procent av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar kontrolleras ute på vägarna och minst 50 procent i företagens lokaler.

*Artikel 3 Statistik*

Här anges bl.a. att medlemsstaterna ska samla in statistik som ska överlämnas till kommissionen vartannat år och offentliggöras i en rapport. Behöriga myndigheter i medlemsstaterna ska föra register över föregående års uppgifter. Företag som är ansvariga för förare ska under ett år förvara de handlingar, förteckningar över resultat och andra relevanta uppgifter som de fått från tillsynsmyndigheterna avseende kontroller som utförts av dem i deras lokaler eller av deras förare vid vägkontroller.

*Artikel 4 Vägkontroller*

Här anges bl.a. att vägkontroller ska genomföras på olika platser när som helst och omfatta en så stor del av vägnätet att det blir svårt att undvika kontrollplatserna. Vidare anges att medlemsstaterna ska se till att tillräcklig hänsyn tas till behovet av kontrollplatser på eller i närheten av befintliga och planerade vägar samt att kontrollerna ska utföras enligt ett slumpmässigt

rotationssystem med lämplig geografisk fördelning. Vägkontrollerna ska utföras utan diskriminering på grundval av

- i vilket land fordonet är registrerat
- i vilket land föraren är bosatt
- i vilket land företaget är etablerat
- resans start- och slutpunkt
- typ av färdskrivare: analog eller digital.

Om en medlemsstat vid vägkontroll av föraren av ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat finner att det finns omständigheter som ger anledning att anta att överträdelser har begåtts, som inte kan fastställas vid kontrollen på grund av att nödvändiga uppgifter saknas, ska de behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna bistå varandra vid utredningen av ärendet.

#### *Artikel 5 Samordnade kontroller*

Här anges bl.a. att medlemsstaterna minst sex gånger om året ska vidta samordnade åtgärder för vägkontroller av förare och fordon. Sådana åtgärder ska genomföras samtidigt av tillsynsmyndigheterna i minst två medlemsstater, varvid var och en agerar på sitt eget territorium.

#### *Artikel 6 Kontroller i företagens lokaler*

Här anges bl.a. att kontroller i företagens lokaler ska organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Denna typ av kontroller ska även utföras när allvarliga överträdelser har avslöjats vid vägkontroller. Vidare anges att tillsynstjänstemännen i en medlemsstat vid kontrollen ska ta hänsyn till eventuell information från det utsedda samordnande organet i en annan medlemsstat.

#### *Artikel 8 Informationsutbyte*

Här anges bl.a. att medlemsstaterna ska sträva efter att inrätta system för elektroniskt informationsutbyte.

#### *Artikel 9 Riskvärderingssystem*

Här anges bl.a. att medlemsstaterna ska införa ett riskvärderingssystem för företag som ska grundas på det relativa antal överträdelser som begås av ett enskilt företag samt på hur allvarliga dessa överträdelser är. Företag med en hög riskvärdering ska kontrolleras oftare och mer ingående.



BILAGA 3

## Utdrag från yrkestrafiklagen (1998:490)

**4 kap. Internationella vägtransporter m.m.***Inledande bestämmelse*

1 § Med internationella vägtransporter avses i denna lag yrkesmässiga transporter på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige.

För internationella transporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller särskilda bestämmelser.

*Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i Sverige*

2 § Internationella vägtransporter och yrkesmässig trafik utom landet med fordon som är registrerade i Sverige får drivas endast av den som har trafik-tillstånd enligt denna lag.

3 § På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 2 § krävas särskilt tillstånd för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i Sverige (transporttillstånd).

*Tillståndsplikt för transporter med fordon som är registrerade i utlandet*

4 § Internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med fordon som är registrerade i utlandet får utföras endast av den som har getts tillstånd av en behörig utländsk myndighet till sådana transporter.

5 § På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 4 § utöver tillstånd enligt den bestämmelsen krävas särskilt tillstånd av en behörig utländsk myndighet för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i utlandet.

Vid trafik som avses i 4 §, med fordon registrerade i en stat med vilken Sverige inte har någon överenskommelse om vägtransporter, krävs utöver tillstånd enligt den bestämmelsen tillstånd av behörig svensk myndighet.

*Prövningsmyndighet*

6 § Frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 5 § andra stycket prövas av Transportstyrelsen. Lag (2008:1370).

*Tillståndsprövning m.m.*

7 § Transporttillstånd får endast meddelas den som kan förväntas iaktta de bestämmelser som gäller för trafiken.

8 § När ett transporttillstånd meddelas skall det förenas med de villkor som behövs.

9 § Ett transporttillstånd får inte överlåtas utan medgivande av den myndighet som har meddelat det.

### **5 kap. Återkallelse av tillstånd och taxiförarlegitimation m.m.**

#### *Återkallelse av transporttillstånd*

13 § När ett trafiktillstånd återkallas ska även ett transporttillstånd återkallas av Transportstyrelsen.

I övrigt ska reglerna om återkallelse av trafiktillstånd i 1–5 §§ tillämpas även i fråga om transporttillstånd. Lag (2008:1370).

#### *Gemensamma bestämmelser*

14 § Till grund för slutlig återkallelse eller varning med anledning av brottslig gärning skall beträffande frågan om brott föreligger läggas en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande av ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

15 § Med en svensk dom jämföras en brottmålsdom eller ett annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

16 § Ett beslut om återkallelse eller varning skall delges den som beslutet rör.

#### *Tillsyn m.m.*

17 § Transportstyrelsen utövar tillsyn över att tillståndshavare bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Transportstyrelsen ska också i övrigt verka för att kraven på trafiksäkerhet, trafikmiljö och arbetsmiljö uppfylls samt att yrkesmässig trafik bedrivs under konkurrensvillkor som är lika för alla trafikutövare.

Transportstyrelsen utövar också tillsyn över att en innehavare av taxiförarlegitimation uppfyller de krav som gäller för legitimationen. Lag (2009:1356).

### **6 kap. Straffbestämmelser m.m.**

#### *Olaga yrkesmässig trafik m.m.*

1 § Den som uppsåtligen driver yrkesmässig trafik enligt denna lag utan tillstånd döms för olaga yrkesmässig trafik till böter eller fängelse i högst ett år.

En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter.

1 a § Den som uppsåtligen utan tillstånd till taxitrafik utför en persontransport med personbil eller lätt lastbil mot ersättning efter erbjudande om körning till allmänheten döms, om gärningen inte är straffbar enligt 1 §, för otillåten taxitrafik till böter. Lag (2006:512).

*Beställaransvar*

2 § Har yrkesmässig trafik enligt denna lag drivits utan tillstånd, döms den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten med trafikutövaren till böter eller fängelse i högst ett år, om han kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades.

*Hindrande av fortsatt färd*

6 § Om ett fordon framförs i strid mot denna lag eller en föreskrift eller ett villkor som har meddelats med stöd av lagen får polisman eller tulltjänsteman hindra fortsatt färd. Därvid får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det fordon med vilket transporten sker förs till närmaste lämpliga uppställnings- eller avlastningsplats eller verkstad. I fråga om ett fordon som är registrerat i utlandet och som förs in i Sverige får polismannen eller tulltjänstemannen medge att det omedelbart förs ut ur landet.

*Biträde vid förundersökning*

8 § Vid förundersökning som gäller brott enligt 1 § får åklagare eller polismyndighet som leder undersökningen begära hjälp av Tullverket samt ge tulltjänsteman i uppdrag att genomföra en viss åtgärd under förundersökningen, om det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna.

Om det finns anledning att anta att brott enligt första stycket har förövats, har en tulltjänsteman samma befogenhet som tillkommer polisman att hålla förhör och vidta andra åtgärder enligt 23 kap. 3 § tredje stycket rättegångsbalken. Lag (1999:437).

*Transporttillstånd*

5 § Transportstyrelsens beslut i frågor om transporttillstånd och tillstånd enligt 4 kap. 5 § andra stycket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Lag (2008:1370).

BILAGA 4**Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.****1 kap. Inledande bestämmelser**

1 § Bestämmelser om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter finns i

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, och
2. rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter. Förordning (2007:216).

2 § Denna förordning innehåller kompletterande bestämmelser till de rättsakter som anges i 1 §.

Förordningen innehåller även bestämmelser om förfarandet för kontroll av kör- och vilotider samt av färdskrivare på väg och i företags lokaler.

**2 kap. Undantag**

1 § Ett fordon som tas i bruk första gången före den 1 maj 2006 får vara utrustat med en färdskrivare enligt bilaga 1 till förordningen (EEG) nr 3821/85 i stället för en färdskrivare enligt bilaga 1 B till förordningen. Förordning (2006:15).

2 § Artikel 5–9 i förordning (EG) nr 561/2006 och förordning (EEG) nr 3821/85 skall inte tillämpas på vägtransporter inom Sverige som utförs med

1. fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget är beläget,
2. jordbruks- och skogsbrukstraktorer som används i jordbruks- och skogsbruksverksamhet, inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget,
3. fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton och som inom en radie av 50 kilometer från den plats där företaget är beläget transporterar material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete, förutsatt att körningen av fordonet inte utgör förarens huvudsakliga uppgift,

4. fordon som uteslutande används på öar som har en areal av högst 2 300 kvadratkilometer och som inte är förenade med landet i övrigt med broar, vadställen eller tunnlar öppna för motorfordon,
5. fordon som används för övningskörning och förarprov för erhållande av körkort eller yrkeskompetensbevis, förutsatt att fordonet inte används för kommersiell transport av gods eller passagerare,
6. fordon som används i samband med underhåll av avlopps-, översvämningsskydds-, vatten-, gas- och elanläggningar, underhåll och kontroll av vägar, insamling och bortskaffande av hushållsavfall, telekommunikationstjänster, radio- och TV-sändningar och pejling efter radio- och TV-sändare eller -mottagare,
7. fordon med mellan 10 och 17 sittplatser vilka uteslutande används för icke-kommersiell persontransport,
8. fordon som används för uppsamling av mjölk från bondgårdar och för återlämning till bondgårdar av mjölkbehållare eller mjölkprodukter avsedda för djurfoder,
9. fordon som används för transport av djuravfall eller djurkadaver som inte är avsedda som människoföda,
10. fordon som används för transport av levande djur från bondgårdar till lokala marknader och omvänt eller från marknader till lokala slakterier inom en radie på 50 km, samt
11. specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning. Förordning (2007:216).

3 § Transportstyrelsen får i enskilda fall besluta om undantag enligt de förutsättningar som anges i artikel 14 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 3.3 i förordning (EEG) nr 3821/85. Förordning (2008:1288).

### **3 kap. Har upphävts genom förordning (2009:918).**

#### **4 kap. Färdskrivarutrustning**

##### *Typgodkännande*

1 § Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 7, 8.4 och 9.2 i förordning (EEG) nr 3821/85 och skall i övrigt fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige i fråga om typgodkännande av färdskrivare, diagramblad och färdskrivarkort. Förordning (2008:1288).

##### *Installation och besiktning*

2 § Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 12.2 och 12.3 i förordning (EEG) nr 3821/85. Förordning (2008:1288).

3 § Godkännande av verkstäder enligt artikel 12.1 i förordning (EEG) nr 3821/85 skall ske genom ackreditering enligt lagen (1992:1119) om tek-

nisk kontroll. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll skall underätta Transportstyrelsen om de ackrediteringar och återkallelser av ackrediteringar som beslutats enligt denna bestämmelse. Förordning (2008:1288).

4 § Kontroller och besiktningar enligt avsnitt VI i bilaga 1 och 1 B till förordning (EEG) nr 3821/85 skall utföras av en godkänd verkstad. Sådana intyg som avses i avsnitt VI, punkt 1 i bilaga 1 får utfärdas av en godkänd verkstad eller, i fråga om en ny enhet, av tillverkaren eller den som företräder denne.

5 § Besiktning av färdskrivarutrustning enligt avsnitt VI, punkt 3 b, i bilaga 1 till förordning (EEG) nr 3821/85 i fråga om fordon registrerade i Sverige, skall utföras senast två år efter installation eller föregående besiktning av färdskrivaren enligt datum på färdskrivarens installationsskylt.

Om färdskrivarutrustningen inte genomgått en besiktning inom den tiden eller inom de tider som anges i avsnitt VI, punkt 3 a, i bilaga 1 till förordning (EEG) nr 3821/85 eller i avsnitt VI, punkt 4, i bilaga 1 B till samma förordning får fordonet brukas endast

1. vid provkörning i omedelbart samband med reparation av färdskrivaren,
2. för färd kortaste lämpliga väg till en godkänd verkstad för reparation eller besiktning, samt
3. vid transport där färdskrivare inte krävs.

6 § Om färdskrivarutrustningen uppfyller kraven skall verkstaden byta ut installationsskylten. Om det finns brister i färdskrivarutrustningen skall installationsskylten tas bort och inte ersättas med någon ny. En borttagen installationsskylt skall förstöras.

Om färdskrivarutrustningen har brister får fordonet brukas endast vid sådana transporter som avses i 5 §.

## **5 kap. Färdskrivarkort**

### *Allmänt*

1 § Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 14.3, 14.4, 15.1 och 16.3 i förordning (EEG) nr 3821/85 och skall i övrigt fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 14.4 c och d.

Transportstyrelsen prövar också frågor om utfärdande av färdskrivarkort och frågor om återkallelse enligt 8 §. Omhändertagande enligt 9 § beslutas av polismyndighet. Förordning (2008:1288).

2 § Enligt avsnitt I i bilaga 1 B till förordning (EEG) nr 3821/85 är

1. förarkort: ett färdskrivarkort som utfärdas till en viss förare och som kan identifiera föraren och gör det möjligt att lagra data om hans eller hennes aktiviteter,

2. företagskort: ett färdskrivarkort som utfärdas till en ägare eller en nyttjanderättsinnehavare av fordon som utrustats med färdskrivare och som gör det möjligt att identifiera företaget och att visa, överföra och skriva ut data som finns lagrade i en färdskrivare som detta företag har låst,
3. verkstadskort: ett färdskrivarkort som utfärdas till en tillverkare av färdskrivare, en montör, en fordonstillverkare eller en verkstad, vilket har godkänts och identifierar kortinnehavaren och gör det möjligt att prova, kalibrera eller överföra data från färdskrivaren,
4. kontrollkort: ett färdskrivarkort som utfärdas till en behörig kontrollmyndighet och som gör det möjligt att identifiera kontrollorganet och att få tillgång till data som lagrats i datamminnet eller på förarkortet för att läsa, skriva ut eller överföra data.

#### *Giltighetstid*

3 § Ett förarkort, ett företagskort och ett kontrollkort är giltigt i fem år. Ett verkstadskort är giltigt i ett år.

Ett färdskrivarkort som är omhändertaget eller återkallat gäller inte.

#### *Innehav m.m.*

4 § Den som kör ett fordon som är utrustat med en färdskrivare i enlighet med bilaga 1 B till förordning (EEG) nr 3821/85 skall inneha ett förarkort. Detta gäller dock inte den som kör ett fordon vid en transport där färdskrivare inte krävs.

Ett förarkort får inte lånas ut eller överlåtas till någon annan.

5 § Ett färdskrivarkort får inte användas för andra ändamål än som följer av förordning (EEG) nr 3821/85.

6 § Den verkstad, fordonstillverkare eller tillverkare av färdskrivare som erhållit verkstadskort skall upprätta en förteckning som för varje kort visar vilken montör som tilldelats kortet. Av förteckningen skall montörens namn och kortets nummer framgå. En montör får inte tilldelas mer än ett kort. Kortet får inte brukas av någon annan än den som antecknats i förteckningen.

7 § I artikel 16.3 i förordning (EEG) nr 3821/85 finns bestämmelser om återlämnande av förarkort som förstörts eller inte fungerar och om anmälan av förarkort som har stulits eller förkommit.

Om ett företagskort, verkstadskort eller kontrollkort har förstörts eller inte fungerar, skall innehavaren återlämna kortet till Transportstyrelsen. Om ett sådant kort har stulits eller förkommit skall innehavaren anmäla detta till Transportstyrelsen. Förordning (2008:1288).

#### *Återkallelse och omhändertagande*

8 § Ett förarkort, ett företagskort eller ett verkstadskort skall återkallas om kortet har förfälskats, om det används av någon annan än den som kortet har utfärdats för eller om det har utfärdats på grund av oriktiga uppgifter eller falska handlingar.

Ett verkstadskort skall återkallas om verkstadens ackreditering enligt 4 kap. 3 § upphör.

9 § Ett förarkort, ett företagskort eller ett verkstadskort skall omhändertas om det på sannolika skäl kan antas att kortet kommer att återkallas med stöd av 8 § första stycket.

10 § Ett beslut om omhändertagande skall meddelas skyndsamt och delges den som kortet är utfärdat för. Beslutet och kortet skall inom 48 timmar skickas till Transportstyrelsen tillsammans med den utredning som har gjorts och uppgift om delgivning. Förordning (2008:1288).

11 § Transportstyrelsen skall skyndsamt avgöra om färdskrivarkortet skall återkallas. Om återkallelse inte sker skall kortet omedelbart återlämnas till innehavaren. Förordning (2008:1288).

12 § När ett förarkort har återkallats skall Transportstyrelsen sända den information om kör- och vilotider som lagrats på kortet till den som varit innehavare av kortet. Förordning (2008:1288).

## **6 kap. Företagens kopiering och lagring av uppgifter samt förvaring av diagramblad**

1 § I artikel 14.2 i förordning (EEG) nr 3821/85 finns bestämmelser om hur ett företag skall förvara diagramblad och på begäran visa upp dem för en behörig kontrolltjänsteman.

I artikel 10.5 i förordning (EG) nr 561/2006 finns bestämmelser om hur ett företag skall kopiera och bevara uppgifter från fordonsenheter och förarkort samt på begäran göra uppgifterna tillgängliga för en kontrolltjänsteman. Förordning (2007:216).

2 § Kopiering av uppgifter enligt 1 § andra stycket ska ske för uppgifter från fordonsenheter inom 90 dagar och för uppgifter från förarkort inom 28 dagar, från dagen för registreringen av uppgiften.

De uppgifter som har kopierats ska bevaras i oförändrat och sökbart skick i minst ett år från dagen för registreringen av uppgiften och på begäran göras tillgängliga för en behörig kontrolltjänsteman. Förordning (2010:1117).

## **7 kap. Kontroller**

### *Allmänt*

1 § Behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller på väg är polismyndighet och behörig kontrolltjänsteman är polisman eller bilinspektör.

Behörig kontrollmyndighet i fråga om kontroller i företags lokaler är Transportstyrelsen och behörig kontrolltjänsteman är tjänsteman vid styrelsen med särskilt förordnande. Förordning (2010:1620).



2 § Kontroller ska ske regelbundet, både på vägarna och i företagens lokaler, på sådant sätt att de varje år täcker minst tre procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85. Av de kontrollerade arbetsdagarna ska minst 30 procent kontrolleras på vägarna och minst 50 procent i företagens lokaler.

Transportstyrelsen ansvarar för att det finns en enhetlig tillsynsstrategi för sådana kontroller. Förordning (2010:1620).

3 § Behörig kontrolltjänsteman ska vara försedd med

- en förteckning över det som ska kontrolleras enligt 8 och 9 §§ samt, vid kontroll i företags lokaler, även det som ska kontrolleras enligt 12 §,
- utrustning för att kopiera, läsa och skriva ut uppgifter från den digitala färdskrivarens fordonsenhet och förarkort samt utrustning för att analysera sådana uppgifter eller sända uppgifterna till en central databas för analys,
- utrustning för kontroll av färdskrivardiagramblad,
- analysutrustning, med lämplig programvara, för att kontrollera och bekräfta digitala signaturer för uppgifter från den digitala färdskrivarens fordonsenhet och förarkort, samt
- analysprogram som kan ge en detaljerad hastighetsprofil för ett fordon före kontroll av färdskrivaren. Förordning (2009:1102).

#### *Vägkontroller*

4 § Företag som är ansvariga för förare skall under ett år förvara de handlingar, förteckningar över resultat och andra relevanta uppgifter som de fått från tillsynsmyndigheterna och som gäller kontroller av dem i deras lokaler eller av deras förare vid vägkontroller. Förordning (2007:216).

5 § I fordonslagen (2002:574) finns bestämmelser om rätten att kontrollera ett fordonets färdskrivare samt om provkörning av fordonet vid sådan kontroll. Provkörning får ske även om det finns något hinder mot att använda fordonet enligt denna förordning, förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller trafikförordningen (1998:1276). Förordning (2007:216).

6 § Minst sex gånger om året skall vägkontroller av förare och fordon som omfattas av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85 genomföras samtidigt i Sverige och minst en annan stat inom EES, varvid respektive kontrollmyndighet arbetar på sitt eget territorium.

Transportstyrelsen skall ansvara för samordning med behöriga myndigheter i andra stater inom EES och med Rikspolisstyrelsen i fråga om genomförande av sådana kontroller. Förordning (2008:1288).

7 § Vägkontroller skall genomföras på olika platser när som helst och omfatta en så stor del av vägnätet att det blir svårt att undvika kontrollplatserna. Kontrollerna får inte baseras särskilt på följande förhållanden:

1. i vilket land fordonet är registrerat,
2. i vilket land föraren är bosatt,
3. i vilket land företaget är etablerat,
4. resans start- och slutpunkt, eller
5. typ av färdskrivare, analog eller digital. Förordning (2007:306).

8 § Vid vägkontroller ska följande kontrolleras.

1. Daglig körtid och körtid per vecka, raster, dygns- och veckovila samt diagrambladen för innevarande dag och de diagramblad som föraren använt under de föregående 28 dagarna eller de uppgifter för minst samma period som finns lagrade på förarkorten eller i färdskrivarens minne eller utskriften.
2. Färdskrivarens funktion samt eventuellt missbruk av utrustningen, diagramblad eller förarkort eller, i förekommande fall, att de handlingar som avses i artikel 16.2 andra stycket i förordning (EG) nr 561/2006 finns.
3. Sådan blankett som ska användas när en förare varit sjukskriven eller haft semester, eller när föraren under innevarande vecka eller under den sista dag som föraren kört under föregående vecka, har kört ett annat fordon som inte omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.

Om situationen kräver det får kontrollerna koncentreras till ett specifikt kontrollmoment. Förordning (2008:55).

#### *Kontroll i företags lokaler*

9 § Vid vägkontroller ska i förekommande fall även följande kontrolleras:

1. Fordonets hastighet under den period som avses i artikel 15.7 i förordning (EEG) nr 3821/85.
2. Fordonets momentana hastigheter som registrerats av färdskrivaren under högst de senaste 24 timmarnas användning av fordonet.
3. Att utrustning inte är installerad eller används i färdskrivaren som är avsedd att förstöra, dölja, manipulera eller ändra uppgifter eller att störa någon del av det elektroniska utbytet av uppgifter mellan färdskrivarens komponenter eller som hindrar eller ändrar uppgifter på ett sådant sätt före kryptering.

Kontrollen enligt första stycket 1 ska avse om eller vid vilka tillfällen fordonet under längre tid än en minut enligt färdskrivaren har överskridit den tillåtna hastigheten 90 kilometer i timmen för lastbilar med en total-

vikt över 12 ton eller 105 kilometer i timmen för bussar med en totalvikt över 5 ton. Förordning (2009:1102).

10 § Om det vid en vägkontroll av ett i Sverige registrerat fordon i en annan stat inom EES framkommer omständigheter som ger anledning att anta att föraren har begått en överträdelse som inte kan styrkas under kontrollförfarandet på grund av att nödvändiga uppgifter saknas, skall på begäran Transportstyrelsen bistå den behöriga myndigheten i den berörda staten vid utredningen av ärendet. Förordning (2008:1288).

11 § Kontroller i företagslokaler skall organiseras på grundval av tidigare erfarenheter från olika typer av transporter och företag. Sådana kontroller skall även utföras när allvarliga överträdelser av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85 har upptäckts vid vägkontroller.

Vid kontrollerna skall hänsyn tas till eventuell information från det organ som ansvarar för samordningen med den behöriga myndigheten i en annan stat inom EES om det berörda företagets verksamhet i den staten. Förordning (2007:216).

12 § Vid kontroller i företagslokaler skall, förutom det som framgår av 8 och 9 §§, följande kontrolleras:

1. veckovila och körtid mellan dessa viloperioder,
2. tvåveckorsgränsen för körtid, samt
3. diagramblad, uppgifter och utskrifter från fordonsenheter och förarkort.

Om en överträdelse upptäcks vid kontrollen, får företagets medansvar för andra aktörer i transportkedjan kontrolleras. Detta innefattar även kontroll av att transportavtalen är utformade på ett sådant sätt att reglerna i förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85 kan följas.

En kontroll i företagets lokaler kan ersättas med en kontroll hos myndigheten av dokument eller uppgifter som begärts in från företaget. Förordning (2007:216).

13 § Vissa företag skall kontrolleras oftare och mer ingående än andra företag. Dessa kontroller skall baseras på det relativt stora antal överträdelser eller allvarliga överträdelser av förordningarna (EG) nr 561/2006 och (EEG) nr 3821/85 som har begåtts inom företagets verksamhet (riskvärdering). Förordning (2007:216).

## **8 kap. Utbyte av information**

1 § Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt artikel 22.2 och 22.3 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 19.3 i förordning (EEG) nr 3821/85 och skall fullgöra de uppgifter som ankommer på Sverige enligt artikel 17.2 i förordning (EG) nr 561/2006. Förordning (2008:1288).

2 § Rikspolisstyrelsen ska senast den 15 februari varje år förse Transportstyrelsen med de uppgifter om kontroller på väg som styrelsen behöver för att kunna uppfylla sina skyldigheter enligt 1 § i fråga om artikel 17.2 i förordning (EG) nr 561/2006. Uppgifterna ska vara indelade i följande kategorier:

1. Typ av väg, som kan vara motorväg, riksväg eller annan väg, samt vilket land det kontrollerade fordonet är registrerat i.
2. Typ av färdskrivare, analog eller digital.

Rikspolisstyrelsen ska samtidigt upplysa om hur många färdskrivare som har kontrollerats vid vägkontroller under det föregående året samt antalet konstaterade överträdelser mot bestämmelserna i 9 kap. 1–5 §§ i denna förordning och vad dessa överträdelser består i. Förordning (2010:1620).

2 a § Skatteverket ska på begäran av Transportstyrelsen lämna de uppgifter som styrelsen behöver för sin prövning eller kontroll. Förordning (2010:1620).

3 § Uppgifter enligt artikel 22.2 i förordning (EG) nr 561/2006 och artikel 19.3 i förordning (EEG) nr 3821/85 skall utbytas den 1 maj och den 1 november varje år och även på särskild begäran av en stat inom EES. För detta ändamål skall Transportstyrelsen använda en enhetlig rapporteringsblankett som utarbetats av kommissionen. Förordning (2008:1288).

#### **9 kap. Ansvarsbestämmelser m.m.**

1 § Till böter döms den som uppsåtligen hindrar eller försvårar en kontroll enligt denna förordning eller bryter mot artikel 15.8 i förordning (EEG) nr 3821/85.

2 § Till böter döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1. lämnar oriktig uppgift i en ansökan om typgodkännande eller i ett intyg enligt 4 kap. 4 §, eller
2. bryter mot förbud som meddelats enligt artikel 8.4 i förordning (EEG) nr 3821/85.

Ansvar enligt första stycket 1 inträder inte om den oriktiga uppgiften saknat betydelse för frågan om typgodkännande eller om uppgiften i övrigt inte varit ägnad att vilseleda.

3 § Till penningböter döms den som utan lov uppsåtligen avlägsnar plomberingar av färdskrivarutrustning enligt punkt V.4 i bilaga 1 eller punkt V.3 i bilaga 1 B till förordning (EEG) nr 3821/85.

4 § Till penningböter döms den medlem av en fordonsbesättning som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot artikel 5 i förordning (EG) nr 561/2006. Förordning (2009:1102).

5 § Till penningböter döms den förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. artikel 6, 7 första stycket, 8.1–8.6, 8.6 a första stycket eller 12 andra meningen i förordning (EG) nr 561/2006,
2. artikel 3.1, 14.4 a tredje stycket, 15.1–15.3, 15.5, 15.5 a, 15.7, 16.1 andra stycket, 16.2 eller 16.3 första–tredje styckena i förordning (EEG) nr 3821/85,
3. 5 kap. 4 eller 5 §, eller
4. förbud mot att bruka fordon enligt 4 kap. 5 § andra stycket eller 6 § andra stycket.

Till straff enligt första stycket 2 för brott mot artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 3821/85 ska inte dömas om fordonet är utrustat med färdskrivare i enlighet med 2 kap. 1 §.

Bestämmelser om att påföra sanktionsavgift för vissa överträdelser som har begåtts utanför Sverige finns i 9 §. Förordning (2010:1620).

6 § Sanktionsavgift ska påföras den arbetsgivare som bryter mot artikel 14.1 eller 16.1 första stycket i förordning (EEG) nr 3821/85. Förordning (2010:1620).

7 § Sanktionsavgift ska påföras den näringsidkare som bryter mot

1. artikel 10.1, 10.2 eller 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006,
2. artikel 14.2 i förordning (EEG) nr 3821/85,
3. 6 kap. 2 §,
4. 5 kap. 5 eller 6 §, eller
5. 5 kap. 7 § andra stycket i fråga om företagskort eller verkstadskort.

Sanktionsavgift enligt första stycket 2 eller 3 och avsnitt 3 i bilagan ska påföras bara om kontrollmyndigheten inte har fått del av efterfrågade uppgifter i sådan grad, eller om uppgifterna har varit så bristfälliga, att en företagskontroll inte har kunnat genomföras. I fråga om den totala avgiftens storlek för överträdelsen ska 10 kap. 3 § andra stycket 2 och tredje stycket tillämpas på motsvarande sätt. Förordning (2010:1620).

8 § I de fall som avses i 4, 5 eller 9 § ska sanktionsavgift påföras arbetsgivaren, om denne inte har gjort vad som har ankommit på honom eller henne för att hindra överträdelsen. I de fall föraren brutit mot artikel 5, 6, 7 första stycket, 8.1–8.6 eller 8.6 a första stycket i förordning (EG) nr 561/2006 eller mot artikel 3.1, 14.4 a tredje stycket, 15.1–15.3, 15.5, 15.5 a, 15.7, 16.1 andra stycket, 16.2 eller 16.3 första–tredje styckena i förordning (EEG) nr 3821/85 gäller arbetsgivarens ansvar även om förarens överträdelse av förordningsbestämmelsen har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz.

Det som sägs i första stycket om arbetsgivare ska i stället gälla annan näringsidkare om överträdelsen skett i dennes transportverksamhet. Förordning (2010:1620).

9 § Sanktionsavgift ska påföras den förare som har brutit mot artikel 6, 7 första stycket, 8.1–8.6, 8.6 a första stycket eller 12 andra meningen i förordning (EG) nr 561/2006, om överträdelsen har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz och överträdelsen upptäcks i Sverige. Sanktionsavgift ska inte påföras om en sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen. Förordning (2010:1620).

10 § Ansvar enligt denna förordning inträder inte, om straff kan dömas ut enligt brottsbalken eller enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller om sanktionsavgift kan påföras enligt förordningen. Förordning (2010:1620).

11 § Den avgiftsskyldige ska helt eller delvis befrias från sanktionsavgift om det skulle vara oskäligt att ta ut avgiften med fullt belopp. Vid prövningen av denna fråga ska det särskilt beaktas

1. om överträdelsen har berott på sjukdom som medfört att den avgiftsskyldige inte förmått att på egen hand göra det som ålegat honom eller henne och inte heller förmått att uppdra åt någon annan att göra det,
2. om överträdelsen annars berott på en omständighet som den avgiftsskyldige varken kunnat eller bort förutse och inte heller kunnat påverka, eller
3. vad den avgiftsskyldige gjort för att undvika att en överträdelse skulle inträffa. Förordning (2010:1620).

## **10 kap. Övriga bestämmelser**

### *Hindrande av fortsatt färd*

1 § En polisman skall hindra fortsatt färd med ett fordon som sker i strid mot denna förordning eller mot någon föreskrift som har meddelats med stöd av förordningen, om den fortsatta färden skulle medföra en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller annars utgöra en väsentlig olägenhet. Till dess att orsaken till en överträdelse har åtgärdats skall en polisman vidare hindra fortsatt färd med ett fordon i fall då förordningen (EG) 561/2006 har överträtts på ett sätt som uppenbart kan utgöra ett hot mot trafiksäkerheten. Förordning (2007:216).

### *Sanktionsavgift*

#### *Prövningsmyndighet*

2 § Frågor om påförande av sanktionsavgift enligt 9 kap. 6–9 §§ prövas av Transportstyrelsen.

Sanktionsavgiften tillfaller staten.

Innan sanktionsavgift påförs någon ska denne ges tillfälle att yttra sig. Förordning (2010:1620).

### *Avgiftens storlek*

3 § Sanktionsavgift enligt 9 kap. 6–9 §§ ska påföras med de belopp som anges i bilagan till denna förordning.

Om sanktionsavgift ska beslutas gemensamt för flera överträdelse, får det sammanlagda beloppet uppgå till högst

1. tiotusen kronor för en förare, och
2. tvåhundra tusen kronor för en näringsidkare eller arbetsgivare.

Sanktionsavgift enligt andra stycket 2 får inte överstiga tio procent av näringsidkarens eller arbetsgivarens årsomsättning. Årsomsättningen ska avse omsättningen närmast föregående räkenskapsår. Om överträdelsen har skett under det första verksamhetsåret eller om uppgifter om årsomsättning annars saknas eller är bristfälliga, får årsomsättningen uppskattas. Förordning (2010:1620).

4 § Har upphävts genom förordning (2010:1620).

#### *Förskott*

5 § Om den som enligt 9 kap. 9 § ska påföras sanktionsavgift inte har hemvist i Sverige, ska en polisman vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.

Förskottet ska betalas till polismyndigheten. Förordning (2010:1620).

6 § Om det förskott som anges i 5 § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman får underlåta att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl. Ett beslut enligt första stycket gäller tills förskottet betalats eller, om sanktionsavgift har påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats. Förordning (2009:1374).

7 § Har beslut om förskott för sanktionsavgift fattats, får sanktionsavgiften inte påföras med ett högre belopp än förskottet. Förordning (2009:1374).

8 § En polisman beslut om förskott för sanktionsavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 6 §, ska polisen och Transportstyrelsen handlägga ärendet om sanktionsavgift utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften,
2. upphäva det beslut som gäller enligt 6 §, om det finns synnerliga skäl.

Detsamma gäller även efter det att Transportstyrelsen har beslutat i ärendet om sanktionsavgift. Förordning (2009:1374).

9 § Om det inte påförs någon sanktionsavgift, eller om avgiften sätts ned eller efterskänks, ska det överskjutande beloppet återbetalas. Förordning (2009:1374).

*Betalning av sanktionsavgifter*

10 § Sanktionsavgifter ska betalas inom trettio dagar efter det att beslutet har vunnit laga kraft eller den längre tid som anges i beslutet.

Sanktionsavgifter ska betalas till Transportstyrelsen. Förordning (2009:1374).

*Verkställighet*

11 § När ett beslut om sanktionsavgift har vunnit laga kraft får det verkställas enligt utsökningsbalken. Förordning (2010:1620).

12 § Sanktionsavgift får påföras bara om den som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift har uppfyllts. Förordning (2010:1620).

13 § En sanktionsavgift faller bort, om beslutet om avgiften inte har verkställts inom fem år från det att beslutet vann laga kraft. Förordning (2010:1620).

*Överklagande*

14 § I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Transportstyrelsens beslut enligt 2 kap. 3 § får överklagas hos regeringen.

Följande beslut får inte överklagas:

1. polismyndighets beslut enligt 5 kap. 9 §,
2. en polismans beslut enligt 5 och 6 §§, och
3. Transportstyrelsens beslut enligt 8 §. Förordning (2010:1620).

*Underrättelser*

15 § När en domstol har dömt en förare som inte har hemvist i Sverige för något brott enligt denna förordning, skall en kopia av domen eller beslutet sändas till Transportstyrelsen. Förordning (2010:1620).

*Bemyndigande*

16 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. det system för riskvärdering som avses i 7 kap. 13 §,
2. verkställigheten av förordning (EEG) nr 3821/85, förordning (EG) nr 561/2006 och denna förordning, samt
3. avgifter för kontroll i företags lokaler och för ärendehandläggning enligt denna förordning och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av förordningen.

Föreskrifter om kontroll ska meddelas efter att Rikspolisstyrelsen har hörts. Förordning (2010:1620).

/Bilagan är inte med här. Bilagan införd genom förordning (2010:1620)./



*Övergångsbestämmelser*

2004:865

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2005, då förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter skall upphöra att gälla.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för förelägganden som före ikraftträdandet har meddelats med stöd av 12 § förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter.

2010:1620

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2011.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelser som ägt rum före den 1 januari 2011.

BILAGA 5

## Organisation av tillsynsverksamheten i Danmark, Finland, Polen och Tyskland

### *Danmark*

Det är inte bara i Sverige som tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg delas av olika myndigheter som i sin tur sorterar under olika ministerier. I Danmark är det Rigspolitiet som sorterar under Justitsministeriet och Trafikstyrelsen som sorterar under Transportministeriet som hanterar tillsynen.

Den danska polisverksamheten påminner om den svenska såtillvida att verksamheten är indelad i 12 poliskretsar som leds av en polismästare och att dessa tillsammans med rikspolischefen bestämmer riktlinjer för verksamheten. Inom Rigspolitiet ingår trafikverksamheten i den nationella beredskapsenheten. Verksamheten bygger på att årliga mål och resultatkontrakt ingås mellan rikspolischefen och de olika polismästarna. När det gäller stora samordnade trafikkontroller bestäms dessa av Rigspolitiet. Inom Rigspolitiet arbetar 38 personer med trafikfrågor och inom vardera av de 12 poliskretsarna finns ca 20–25 medarbetare som arbetar med trafik, varav ca 4–5 personer är specialiserade på tunga godstransporter på väg. I Danmark står polisen för genomförandet av både väg- och företagskontroller.

Trafikstyrelsen, som har ca 400 medarbetare, inrättades 2010 då tre trafikmyndigheter slogs samman till en transportslagsövergripande. Sammanläggningen genomfördes i två faser. Trafikstyrelsen är kontraktsstyrd och arbetar bl.a. med tillståndsgivning, regeltolkning och vägledning. Vid tillsyn av tillstånd kan information användas som kommer från polisens vägkontroller men man har också samarbete med skattemyndigheten. Vid ett visst antal anmälningar eller böter över en viss nivå vidtar Trafikstyrelsen kontroller av tillstånden. Då företag har överträtt reglerna kan det medföra skärpt tillsyn i form av fasta intervaller för kontroll, varning eller återkallelse av tillstånd.

I Danmark finns två stora branschorganisationer som företräder åkerinäringen Dansk Transport och Logistik (DTL) och International Transport Danmark (ITD). Från de danska branschorganisationerna har man efterlyst att en särskild myndighet för kontroller och tillsyn av tunga godstransporter på väg bör inrättas. Förslaget för en sådan myndighet skulle då vara tyska Bag. Enligt de danska transport- och justitieministerierna har frågan varit föremål för diskussion på politisk nivå. Däremot finns i dag inte några uttalade politiska intentioner om att inrätta en ny tillsynsmyndighet för de tunga godstransporterna på väg.

### **Finland**

I Finland ansvarar Inrikesministeriet för styrning och övervakning av polisväsendet. Den centrala förvaltningsmyndigheten under ministeriet är Polisstyrelsen<sup>428</sup> som utgör den högsta ledningen för polisen och planerar, utvecklar, leder och övervakar polisverksamheten och dess stödfunktioner. Polisstyrelsen bestämmer om samarbetet mellan olika polisenheter samt ansvarar för dessa enheters resultatstyrning och för resurstilldelningen. Enligt de finländska ministerierna är det en fördel att Polisstyrelsen kan besluta om samtliga polisenheters resurser, samspel och prioriteringar inom trafikövervakningen samt om de separata övervakningsteman som täcker hela landet. Under Polisstyrelsen sorterar bl.a. 24 regionala polisinrättningar<sup>429</sup> och Rörliga polisen (RP) som hanterar den största delen av tillsynen av godstransporter på väg. Rörliga polisen är en rikstäckande enhet med trafikövervakning som specialområde, och den har hand om den största delen av övervakningen av godstrafiken på vägarna. Rörliga polisen har 24 enheter som är specialiserade på trafikövervakning utplacerade på olika håll i landet.<sup>430</sup> Utifrån instruktioner från Polisstyrelsen beslutar Rörliga polisen om resultatstyrning och resursfördelning mellan de 24 enheterna. Totalt lägger polisen ca 55 årsverken (89 000 timmar) på övervakning av godstrafiken på väg, varav Rörliga polisen står för 49 årsverken och de lokala polismyndigheterna står för 6 årsverken. Polisen assisteras också av auktoriserad bilbesiktningsspersonal när tekniska kontroller företas längs vägarna.

Arbetarskyddsmyndigheterna, numera regionförvaltningens arbetarskyddstillsyn, genomför bl.a. företagskontroller av kör- och vilotider. Mellan Rörliga polisen och Arbetarskyddsmyndigheterna finns en överenskommelse om att polisen ska skicka uppgifter om regelbrott som de har upptäckt vid vägkontroller. Utifrån bl.a. dessa uppgifter kan Arbetarskyddsmyndigheterna fatta beslut om att vidta företagskontroller. De företag som uppvisar flest försummelser blir oftare kontrollerade än företag som inte har fått några eller har få anmärkningar. Något register förs dock inte över företagen. Vid gränsövergångarna bedriver tullen övervakning och dess inspektörer deltar i den utbildning som polisen anordnar om godstransporter.

Det finns ett stort förbund, Finlands Transport och Logistik, som är centralorgan i SKAL-organisationen som består av branschföreningar och regionföreningar som är centralorganisationens medlemmar samt lokalföreningar som utgör bransch- och regionföreningens medlemmar. Antalet medlemmar uppgår till ca 7 000 transportföretagare och företag verksamma inom last- och paketbilstrafik.

<sup>428</sup> Sedan början av 2010 är inrikesministeriets polisavdelning och länsstyrelsens polisavdelningar sammanslagna till Polisstyrelsen.

<sup>429</sup> I början av 2009 genomfördes organisatoriska omläggningar som innebar att antalet polisinrättningar minskade från 90 till 24.

<sup>430</sup> Den Rörliga polisens uppgifter har inte påverkats av de organisationsförändringar i polisens verksamhet som genomfördes 2009 och 2010. Övervakningen av godstrafiken på väg har därmed inte förändrats.

### *Polen*

Under transportministeriet i Polen finns en särskild inspektionsmyndighet, Inspection of Road Transport (Gitd), för tillsyn av den tunga godstrafiken på väg. Utöver Gitd har även polisen, tullen och gränsbevakningen rätt att genomföra vägkontroller. Genomförandet av vägkontroller har under 2011 fördelats enligt följande: Gitd 60 procent, polisen 17 procent, gränsbevakningen 14,2 procent och tullen 9 procent. Företagskontroller genomförs av Gitd och Arbetsmiljöinspektionen där Gitd står för 60 procent och Arbetsmiljöinspektionen (Pip) för 40 procent. Det finns ett nära samarbete mellan de myndigheter som medverkar i att genomföra vägkontroller och företagskontroller. Från myndigheterna anges man inte ser någon överlappning utan att man kompletterar varandra.

Gitd består av ett huvudkontor i Warszawa och 16 regionala inspektionskontor. Myndigheten inrättades 2003 med tyska Bag som förlaga. Skapandet av Gitd har uppfattats som positivt av den polska polisen utifrån att deras uppdrag med tillstånd är mer inriktat på förvaltningshantering och konkurrens medan polisen kan fokusera på sitt uppdrag att arbeta med trafiksäkerhet.

Vid Gitd finns 517 väginspektörer med uppgift att kontrollera tunga godstransporter på väg och kör- och vilotider, men även annat. För att göra kontroller krävs en särskild utbildning som tar ca sex månader. Planeringen av myndighetens verksamhet sker genom att tvåårsplaner i form av en nationell kontrollstrategi tas fram till ministeriet. I kontrollstrategin fastställs mål för vad som ska utföras under perioden. Det är Gitd och inte polisen som kontrollerar överlast. Gitd har datastöd för att genomföra slagningar på nummerskyltar för att se historik för ett fordon. Denna möjlighet har inte den polska polisen. För att få tillgång till sådana uppgifter krävs att polisen kontaktar Gitd, men det är något som sker sällan. Gitd har fr.o.m. den 1 juli 2011 tagit över ansvaret för de automatiska hastighetskamerorna från polisen. Gitd har även för avsikt att installera fler automatiska hastighetskameror.

När det gäller polisen i Polen finns en polismyndighet på nationell nivå samt 17 regionala polismyndigheter fördelade över landet. De regionala polismyndigheterna är självstyrande men viss styrning sker ändå från den nationella polismyndigheten genom riktlinjer och råd. Inom den nationella polismyndigheten arbetar 24 poliser med transport och trafik, och deras arbete är inriktat på samordning, statistik och uppföljning. Inom de regionala polismyndigheterna finns särskilda trafikpolisenheter, och totalt finns ca 7 000 trafikpoliser i Polen. Det finns dock inte några uppgifter om hur många av dessa som är särskilt inriktade på kontroller av tunga godstransporter på väg. Från och med den 1 januari 2012 finns en ny lag som innebär att polisen ska kontrollera tunga godstransporter på väg, men att de ska skicka vidare protokoll om överträdelser så att den fortsatta hanteringen kommer att ske via Gitd. Enligt polisen är man nöjd med denna förändring då detta förväntas kunna ge effektivitetsvinster. Samtidigt som denna förändring genomförs sker också förändringar som innebär att inte bara företagen utan även förare genom högre bötesnivåer kommer att sättas åt hårdare vid överträdelser. Totalt sett

används bara en liten del av trafikpolisernas tid till kontroller av yrkesmässiga godstransporter på väg. Enligt polisen krävs det stor kännedom om många specialregler för att kunna genomföra dessa kontroller. De kurser som erbjuds i detta är nio månader långa och polismyndigheterna har inte så gärna skickat poliser på dessa utbildningar. Det är Gttd som tillhandahåller utbildningsplatser men det är polismyndigheterna själva som får stå för lön och uppehälle för de poliser som skickas. Frågan om otillåten cabotage uppges vara lågprioriterad inom polisen och i eventuellt förekommande fall tar polisen kontakt med Gttd som tar över den fortsatta hanteringen. Visst utbyte sker mellan polisen och åkeribranschen, men det huvudsakliga utbytet mellan myndigheterna och branschen står Gttd för.

Arbetsmiljöinspektionen (Pip) består av ett huvudkontor (Gip) som ligger i Warszawa och består av flera avdelningar och sektioner samt 16 lokala tillsynskontor. Myndigheten har totalt 72 inspektörer som arbetar med kör- och vilotidskontroller i företag enligt förordning 561/2006, och dessa finns på huvudkontoret och de lokala tillsynskontoren. Pip arbetar liksom Gttd med företagskontroller av kör- och vilotider. Företagskontrollerna innebär att myndigheten kan ge sanktioner till företag vid överträdelser, men man ger inte sanktioner till förare. Från Pip ser man inga problem med att ansvaret för företagskontroller av kör- och vilotider delas mellan dem och Gttd. Pip arbetar utifrån en strategi som tas fram för två år i taget. Myndigheten kan bistå förare eller åkare som utför arbete för andra arbetsgivare i fall där de hamnar i kläm. Pip hanterar t.ex. ärenden där förare hör av sig om att de känt sig tvingade av arbetsgivaren att bryta mot reglerna om kör- och vilotider. Pip bistår även Gttd med information. I de fall som Pip arbetar med ett ärende där en förare har begått överträdelser i ett annat land sker hantering av detta genom Gttd.

Zrzeszenie Miedzynarodowych Prewoznikow Drogowych W Polsce (ZMPD) är den äldsta och största åkeribranschorganisationen i Polen med 4 500 medlemmar bland företag som bedriver verksamhet med internationella vägtransporter. Medlemmarna förfogar över 70 000–80 000 fordon. ZMPD är medlem i den europeiska samarbetsorganisationen IRU. Enligt ZMPD är kontrolltrycket på åkeribranschen hårt i Polen och man anser att det är för många myndigheter som har i uppgift att kontrollera yrkestrafiken. ZMPD menar samtidigt att det är viktigt med tillsyn och kontroll för att konkurrensen ska kunna hållas rättvis. Enligt ZMPD:s uppfattning blir polska åkerier mer kontrollerade utomlands än åkerier från andra länder. Enligt ZMPD arbetar de aktivt för att de nuvarande cabotagerestriktionerna ska tas bort. ZMPD efterlyser en harmonisering av sanktionerna vid överträdelser i Europa och pekar på att det behövs bättre grupperingar av överträdelser.

### ***Tyskland***

Tyskland är en förbundsstat som består av 16 delstater. Kontrollen av godstrafik genomförs av olika aktörer på både federal nivå, delstatsnivå och lokal nivå. På federal nivå är det trafikmyndigheten Bundesamt für Güterverkehr

(Bag) som sköter vägkontroller av lastbilar, särskilt på motorvägarna. Bag sorterar under det federala ministeriet för trafik, byggande och stadsutveckling (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BMVBS). Dessutom genomför även tullen olika kontroller. På delstatsnivå är det polisen som sköter vägkontroller i allmänhet, inklusive kontroll av lastbilar. På lokal nivå handläggs frågorna av olika lokala myndigheter. Vidare kan det nämnas att det bl.a. görs kontroller inom ramen för arbetsmiljöinspektionen. Även andra myndigheter är på olika sätt involverade i arbetet. Som exempel kan nämnas att utländska förare som stoppas i kontroller blir ärenden hos åklagarmyndigheten i Köln.

Trafikmyndigheten Bundesamt für Güterverkehr (Bag) är en federal myndighet för frågor kring godstrafik med huvudkontor i Köln. Dessutom finns elva lokalkontor, varav åtta större kontor som genomför alla typer av kontroller. Huvudkontoret har 800 anställda och den årliga budgeten uppgår till 100 miljoner euro. Myndigheten är indelad i fyra avdelningar (vägkontroller, marknadsfrågor, motorvägsavgifter och internt stöd) och ingår i bl.a. Eurocontrolgroup, där olika trafikministerier utbyter erfarenheter. Bag har 240 väginspektörer. Kontrollen av fordon med en vikt på minst 3,5 ton regleras genom lag. Bags uppgifter omfattar bl.a. kör- och vilotider, överlastning, cabotage, hastigheter, tillstånd och marknadsfrågor. Bag har rätt att stoppa alla fordon över 3,5 ton, inleda utredningar och kontrollera alla som ingår i transportkedjan (även köparen). Bag har motsvarande befogenheter som polisen. Vid vägkontroller kontrolleras kör- och vilotider av Bag men detta ingår inte i Bags företagskontroller. En företagskontroll kan t.ex. innebära att Bag kontrollerar ett företag under en månad utifrån de indikationer som en vägkontroll gav. Företagskontroller gällande kör- och vilotider genomförs av lokala arbetsmiljömyndigheter. När Bag vid en vägkontroll fastställer att en tysk förare har överträtt regler om kör- och vilotider skickas informationen vidare till behöriga lokala arbetsmiljömyndigheter. Bags företagskontroller handlar om tillstånd. De olika myndigheterna använder olika program för att analysera data vid företagskontroller. Bag kan inte påverka hur mycket de lokala myndigheterna väljer att göra när det gäller företagskontroller. Det hålls dock ett gemensamt möte varje år där man tillsammans går igenom regler och eventuella förändringar som skett.

Tyskland har ett polisväsende som är organiserat på både federal och delstatlig nivå. Polisen i delstaten Nordrhein-Westfalen sorterar under delstatens inrikesministerium och består av 47 polismyndigheter. En av dessa är Kölnpolisen som har totalt ca 5 000 anställda, varav ca 600 är trafikpoliser. En del av trafikpolisen är motorvägspolisen som bl.a. har en särskild grupp för tung godstrafik där specialister har förts samman. Av de ca 330 personer vid Kölnpolisen som varje dag är ute och arbetar på motorvägen är 30 specialiserade på kontroll av lastbilar. Polisens verksamhet styrs genom mål och resultatkrav inom ramen för en strategi för trafiksäkerhet. Där förklarar inrikesministeriet (Ministerium für Inneres und Kommunales Nordrhein-Westfalen) vad som är viktigast i kontrollen, och där beskrivs hur resultaten ska mätas. Ministeriet

anger hur mätningen ska göras men ger inga konkreta siffror på omfattningen. Det förekommer ett visst samarbete mellan delstatens polismyndigheter, särskilt de fem polismyndigheter som har en motorvägspolis.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) är en federal trafiksäkerhetsmyndighet i Flensburg, som bl.a. för olika register över fordon och trafikförseelser. Förare som har fått 18 s.k. punkter i trafikregistret hos KBA förlorar sitt körkort. För att få tillbaka körkortet måste nya test göras. KBA ansvarar även för statistik om bl.a. godstrafik.

De olika myndigheternas uppgifter är både lika och olika. Polisens huvuduppgift är att undvika trafikolyckor. Polisen koncentrerar sig på hastigheter, kör- och vilotider, lastsäkring och överlast. Bag undersöker även tillstånd och motorvägsavgifter. Polisen och Bag genomför ibland även gemensamma kontroller. När det gäller cabotage skriver polisen en rapport som skickas till Bag som beslutar om böter. De olika myndigheter som på olika sätt är inblandade i kontrollen träffas en gång per år. För tullen och polisen är kontrollen av godstrafik inte någon huvuduppgift, vilket det är för Bag som hanterar alla typer av kontroller. Ett exempel på samverkan på lokal nivå kan hämtas från Köln där polisen har tagit initiativ till samarbete med andra aktörer som arbetar med trafiksäkerhet för godstrafik (polisen, Bag, försäkringsbolag, bilprovningen, tekniska övervakningsföretag, företagarföreningar och andra). Gruppen möts två gånger per år.

Det finns tre stora förbund som arbetar med frågor kring yrkestrafik på väg. Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) är ett företagarförbund för transport och logistik som har ca 1 500 medlemmar. Förbundet riktar sig till tyska företag med egen transportflotta. Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) riktar sig till åkerier och företräder ca 10 000 företag. Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) har ca 2 500 medlemmar. De tre förbunden samverkar i ett flertal frågor.

BILAGA 6

## Kör- och vilotider – definitioner av begrepp relaterade till regler om kör- och vilotider m.m.

*Annat arbete:* I begreppet ”annat arbete” ingår allt annat arbete än körning för samma eller en annan arbetsgivare inom eller utom transportområdet. Som annat arbete räknas också att förflytta sig från hemmet eller arbetsplatsen till en annan plats för att ta över ett fordon. Om förflyttningen sker med ett fordon som omfattas av kör- och vilotidsreglerna ska färdskrivaren användas och förflyttningen registreras som körning. Samma sak gäller för returreisan. Det finns inget undantag för ”privat resa”.

*Ansvar:* Alla aktörer, t.ex. fraktföretag, speditörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrare av förare, som är involverade i en transport är skyldiga att se till att alla avtalade transporter följer regelverket. De ska planera transporterna så att bestämmelserna kan följas. Transportföretaget ska även kontrollera att bestämmelserna efterlevs. Även föraren har ansvar för att reglerna följs. Om överträdelser upptäcks kan var och en som har möjlighet att påverka transportupplägget ställas till ansvar.

*Begreppet kommersiellt:* Om en transport med lastbil anses vara kommersiell eller inte torde ytterst få avgöras av allmän domstol i varje enskilt fall. Men förekommer det att transporten av godset (det kan t.ex. vara hästar eller tävlingsredskap såsom bilar och motorcyklar) bedrivs genom ett företag eller till priser som inte anses vara av ringa betydelse i verksamheten torde det inrymmas inom begreppet kommersiell. Likaså om sponsorer på olika sätt bidrar till verksamhetens kostnadstäckning. Djurskyddslagstiftningens regler om t.ex. hästransport innebär att de som bedriver sin verksamhet som hobby måste registrera sig som transportörer. Det innebär inte att transporten är kommersiell enbart av den anledningen.

*Dygnsvila:* Tidsperiod då föraren fritt förfogar över sin tid och som kan vara normal dygnsvila eller reducerad dygnsvila. Under varje 24-timmarsperiod ska föraren ta en sammanhängande dygnsvila på minst 11 timmar. Dygnsvilan får reduceras till som minst 9 timmar högst tre gånger mellan två veckovilor. En dygnsvila kan delas i två delar. Den första delen måste då vara minst 3 timmar sammanhängande och den avslutande delen minst 9 timmar sammanhängande. Föraren kan avbryta en normal dygnsvila två gånger för att ägna sig åt andra aktiviteter, som exempelvis köra ombord på eller köra av ett tåg eller en färja. Sådana avbrott får inte vara längre än 1 timme sammanlagt. Som normal dygnsvila räknas både vila på 11 timmar och delad vila på  $3 + 9 = 12$  timmar. En reducerad dygnsvila (9 timmar) får inte avbrytas.



*Färjeregler:* En förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller tåg, får avbryta en normal dygnsvila två gånger för att ägna sig åt andra aktiviteter som exempelvis köra ombord på eller köra av ett tåg eller färja. Ett sådant avbrott från dygnsviloperioden får dock inte överstiga 1 timme sammanlagt. Viloperioden ska i slutänden förlängas med tiden som avbrottet tog, så att den sammanlagda vilotiden uppgår till minst 11 eller 3 + 9 timmar.

*Förare:* Den som kör fordonet eller den som följer med i tjänsten för att vid behov köra.

*Företagsbegreppet:* I EG-förordning nr 561/2006 har företagsbegreppet flera benämningar. Alla de olika begreppen i den svenska texten ska läsas som företag, oavsett om det handlar om en fysisk eller en juridisk person, som har makt att organisera och kontrollera förarnas och fordonspersonalens arbete, med andra ord den som har ansvaret för eller kan påverka transportuppdraget. (Källa: ECJ C-7/90 Paul Vandevenne m.fl.)

*Körperiod:* Den sammanlagda körtiden från det att föraren börjar köra efter en viloperiod eller en rast till dess att föraren tar en viloperiod eller en rast. En körperiod får omfatta en körtid på högst 4,5 timmar. Körperioden får vara oavbruten eller avbruten.

*Körtid:* Tid som registreras som körning i färdskrivaren eller manuellt av föraren då utrustningen tillfälligt är ur funktion. Körtiden får vara längst 9 timmar per dag. Högst två gånger i veckan får körtiden utsträckas till 10 timmar. Maximal körtid per vecka är 56 timmar. Under två på varandra följande kalenderveckor får den totala körtiden vara högst 90 timmar.

*Multibemanning:* Bemanning av ett fordon där minst två förare följer med fordonet för att köra det. Närvaron av minst två förare är frivillig under den första timmen av multibemanning, men obligatorisk för den återstående perioden. Vid multibemanning ska varje förare ta en ny dygnsvila på minst 9 timmar inom en 30-timmarsperiod, räknat från den föregående dygns- eller veckovilans slut. Att sitta bredvid den förare som kör registreras som tillgänglighet och kvalificerar för rast.

*Rast:* Tid avsedd endast för återhämtning i samband med en körperiod. Föraren ska ta minst 45 minuters sammanhängande rast under eller efter en körperiod. Rasten kan tas ut i sin helhet eller delas i två delar. Den första delen måste då vara minst 15 minuter och den andra delen, som ska ligga sist, måste vara minst 30 minuter. Efter totalt minst 45 minuters rast påbörjas alltid en ny körperiod på högst 4,5 timmar.

*Restid till annat ställe än ordinarie arbetsplats:* Restid för att ta över ett fordon, som omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna, på annan plats än vid den ordinarie stationeringsorten ska, om ett fordon används som inte omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna, noteras som annat arbete på diagrambladet, på en utskriftsremsa eller föras in i förarkortet genom användning av funktionen manuell inmatning i den digitala färdskrivaren. Om förflyttningen sker med ett fordon som omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna räknas

denna resa som körning och ska därmed redovisas som körtid på diagrambladet eller förarkortet. Vid projektanställning på annan ort än ordinarie stationeringsort kan projektanställningsorten ersätta ordinarie stationeringsort under förutsättning att projekttiden sträcker sig över en längre tid och att detta tydligt framgår av anställningsdokument och liknande.

*Sovplats:* Förarna kan ta dygnsvila och reducerad veckovila i fordonet om detta står stilla och har en ändamålsenlig sovmöjlighet för varje förare.

*Tillgänglighet:* Tid då föraren är tillgänglig men inte utför arbete. Exempel på det är när föraren följer med fordonet på tåg eller färja, väntar vid statsgränser samt när en förare följer med vid multibemanning. (Fullständig information finns i direktiv 2002/15/EG, artikel 3 b.)

*Undantag:* Vissa fordon är undantagna från såväl EU-reglerna som de svenska reglerna. Se närmare härom under redogörelsen för respektive förordning. Ett fordon som normalt brukas för transporter för vilka undantag gäller, kan omfattas av bestämmelserna när det används för andra transporter. Bestämmelserna lägger inte någon vikt vid ägarförhållandet.

*Vecka:* Från måndag kl. 00.00 till söndag kl. 24.00.

*Veckovila:* Tidsperiod under veckan då föraren fritt förfogar över sin tid och som kan vara normal veckovila eller reducerad veckovila. Normal veckovila är 45 timmar. Varannan vecka kan veckovilan reduceras till som lägst 24 timmar. Minskningen ska dock kompenseras före utgången av den tredje veckan efter den vecka när veckovilan reducerades. Det sker genom att motsvarande vila tas sammanhängande med en annan viloperiod på minst 9 timmar. Veckovilan ska inledas senast efter sex 24-timmarsperioder (6 x 24 timmar = 144 timmar) räknat från slutet av föregående veckovila.

*Veckovila, 12-dagarsregeln:* En förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport kan skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder. Genom undantag från ordinarie veckoviloregler får en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående normala veckovila.

Detta gäller under förutsättning att

1. transporten varar minst 24 på varandra följande timmar i en annan medlemsstat eller i ett annat tredjeland som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006 än där transporten påbörjades
2. att föraren efter tillämpningen tar ut antingen två normala veckovilor, eller en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar; minskningen ska emellertid kompenseras av en likvärdig sammanhängande veckovila före slutet av den tredje vecka som infaller efter undantagsperioden
3. fordonet, efter den 1 januari 2014, är utrustat med digital färdskrivare, och

4. fordonet, efter den 1 januari 2014, och om det används för transporter som sker under perioden 22.00-6.00, har fler än en förare eller att tiden för varje körperiod minskas från 4 timmar och 30 minuter till 3 timmar.

*Vila:* Sammanhängande tidsperiod då föraren fritt förfogar över sin tid.

*Vila i fordonet:* Dygnsvila och reducerad veckovila får tas ut i fordonet, men

1. fordonet måste stå stilla
2. fordonet måste vara utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare.

*Vägtransporter:* Ordet ”vägtransporter” definieras som all körning helt eller delvis på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods. Om man under någon del av ett arbetspass kör på en väg som är upplåten för allmän trafik så omfattas all körning under arbetspasset av kör- och vilotidsreglerna. Körning mellan två viloperioder som sker helt utanför en för allmän trafik upplåten väg är undantagna från kör- och vilotidsreglerna.

BILAGA 7

## Andel fordon i medlemsländerna med analoga respektive digitala färdskrivare 2007–2008

ANDEL FORDON SOM VID VÄGKONTROLLER GENOMFÖRDA 2007–2008 HADE ANALOGA RESPEKTIVE DIGITALA FÄRDSKRIVARE

Land	Andel analoga färdskrivare	Andel digitala färdskrivare
Österrike (2008)	76 %	24 %
Belgien	87 %	13 %
Bulgarien	67 %	33 %
Cypern	100 %	0 %
Tjeckien	86 %	14 %
Danmark	i.u.	i.u.
Estland (2008)	86 %	14 %
Finland	i.u.	i.u.
Frankrike	58 %	42 %
Tyskland	i.u.	i.u.
Grekland	99 %	1 %
Ungern	56 %	44 %
Irland	83 %	17 %
Italien	i.u.	i.u.
Lettland	90 %	10 %
Litauen	i.u.	i.u.
Luxemburg	68 %	32 %
Malta	87 %	13 %
Nederländerna	85 %	15 %
Polen	85 %	15 %
Portugal	i.u.	i.u.
Rumänien (2008)	93 %	7 %
Slovakien	i.u.	i.u.
Slovenien	72 %	28 %
Spanien	i.u.	i.u.
Sverige	i.u.	i.u.
Storbritannien	85 %	15 %
Norge	i.u.	i.u.
Samtliga	68 %	32 %

Källa: European commission, Commission staff working document, Brussels, 7.1.2011 SEC(2011) 52 final.

BILAGA 8

## Antal genomförda vägkontroller i Sverige per polismyndighet 2007–2010

<b>Polismyndighet</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Stockholm	3 941	3 311	3 203	4 420
Uppsala	2 460	2 115	1 435	1 306
Södermanland	1 662	2 845	1 975	2 062
Östergötland	2 202	2 568	2 075	1 568
Jönköping	1 480	1 568	1 702	1 231
Kronoberg	977	1 067	628	946
Kalmar	1 428	1 089	1 005	777
Gotland	11	129	226	228
Blekinge	1 969	1 630	1 284	688
Skåne	7 036	6 613	7 696	5 714
Halland	2 409	1 585	1 371	878
Västra Götaland	7 301	6 000	6 692	5 686
Värmland	1 809	1 395	1 026	1 190
Örebro	1 764	1 523	1 052	919
Västmanland	1 341	1 045	1 084	772
Dalarna	1 264	784	879	367
Gävleborg	962	404	0	652
Västernorrland	3 595	3 937	3 490	2 400
Jämtland	512	712	501	404
Västerbotten	1 445	913	810	541
Norrbottn	1 386	1 115	859	697
<b>Totalt</b>	<b>46 954</b>	<b>42 348</b>	<b>38 993</b>	<b>33 446</b>

Källa: Polismyndigheten i Stockholms län, möte 2011-03-11.

BILAGA 9

## Vägkontroller 2010–2012

Rikspolisstyrelsen tog i juni 2009 fram planeringsförutsättningar för polisens verksamhet 2010–2012. I planeringsförutsättningarna beskriver Rikspolisstyrelsen bl.a. viktiga förutsättningar för verksamheten och fastställer nationella och myndighetsvisa mål för ett antal områden inom kärnverksamheten. I enlighet med kontroldirektiv 2000/30/EG ska minst 70 procent av det totala antalet av polisens flygande inspektioner avse tunga fordon och nyttofordon. Under 2010 skulle polisen kontrollera 1 112 000 arbetsdagar, varav hälften av kontrollerna skulle göras på väg och hälften i företag. Överflyttningen av kontroller i företag till Transportstyrelsen innebär att antalet kontroller som polisen har planerat att genomföra för 2011 och 2012 blir hälften jämfört med tidigare då de bara avser vägkontroller. Det kan noteras att rådets direktiv 2006/22/EG ställer krav på att minst 30 procent av kör- och vilotidskontrollerna ska genomföras på väg och att minst 50 procent ska genomföras som företagskontroller medan 20 procent av kontrollerna får fördelas valfritt mellan vägkontroller och företagskontroller. Mellan Transportstyrelsen och polisen finns en tidigare överenskommelse om att fördelningen ska vara 50 procent vägkontroll och 50 procent företagskontroll av kör- och vilotider. Polisen har utifrån detta lagt upp planeringsförutsättningar där antalet kontrollerade arbetsdagar på väg har fördelats mellan länen enligt följande.<sup>431</sup>

FÖRDELNING AV DET MINSTA ANTALET KONTROLLERADE ARBETSDAGAR PÅ VÄG I ENLIGHET MED EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2006/22/EG

	Antal arbetsdagar 2010	Antal arbetsdagar 2011	Antal arbetsdagar 2012
Stockholm	144 560	75 270	75 270
Uppsala	44 480	23 160	23 160
Södermanland	44 480	23 160	23 160
Östergötland	55 600	28 950	28 950
Jönköping	44 480	23 160	23 160
Kronoberg	33 360	17 370	17 370
Kalmar	33 360	17 370	17 370
Gotland	Se Sthlm	Se Sthlm	Se Sthlm
Blekinge	33 360	17 370	17 370
Skåne	144 560	75 270	75 270
Halland	44 480	23 160	23 160
Västra Götaland	177 920	92 640	92 640
Värmland	33 360	17 370	17 370

<sup>431</sup> Rikspolisstyrelsen, dnr CO-903-1120/09.

Örebro	44 480	23 160	23 160
Västmanland	44 480	23 160	23 160
Dalarna	33 360	17 370	17 370
Gävleborg	33 360	17 370	17 370
Västernorrland	44 480	23 160	23 160
Jämtland	11 120	5 790	5 790
Västerbotten	33 360	17 370	17 370
Norrbottn	33 360	17 370	17 370
Summa	1 112 000	579 000	579 000

Källa: Rikspolisstyrelsen, dnr CO-903-1120/09, och Rikspolisstyrelsen, e-brev 2012-01-25 och 2012-02-01.

BILAGA 10

## Översikt över böter vid olika överträdelser

När det gäller sanktioner anges i den svenska förordningen (2004:865) att den förare som bryter mot reglerna om daglig körtid, dygns- och veckovila m.m. som anges i artiklarna 5–9 i förordning (EG) nr 561/2006 ska dömas till penningböter. Bestämmelser om sanktionsavgifter mot arbetsgivare och näringsidkare finns också i förordningen.

De olika typer av böter som finns är penningböter (hit räknas ordningsböter, som skrivs ut av polisen), dagsböter och normerade böter. Penningböter är ett visst bestämt belopp för t.ex. trafikbrott. Hur stort dagsbötesstraffet blir beror på hur grovt brottet är och på hur den dömdes ekonomi ser ut. Normerade böter bestäms enligt en särskild beräkningsgrund och används mycket sällan. (Källa: www.aklagare.se)

***Böter och sanktionsavgifter vid brott mot förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.***

För förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. medför detta penningböter. För arbetsgivare eller annan näringsidkare ska en sanktionsavgift påföras om överträdelsen har begåtts i en annan stat inom EES eller i Schweiz och överträdelsen upptäcks i Sverige. Sanktionsavgift ska inte påföras om en sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen.

Följande överträdelser mot kör- och vilotidsförordningen medför enligt 9 kap. 5 § och 9 § böter om 3 000 kronor.

- Inte iakttagit regler om körtid.
- Inte iakttagit regler om raster.
- Inte iakttagit regler om dygnsvila och viloperiod.
- Inte iakttagit regler om veckovila.
- Inte gjort eller på rätt sätt hanterat utskrift.
- Diagramblad/förarkort inte använt/dubbeltecknat/tagits ur.
- Inte registrerat tidsperioder manuellt/automatiskt.
- Inte fört in uppgifter på diagramblad eller landkod i digital färdskrivare.
- Inte kunnat visa upp förarkort, diagramblad, manuell registrering, utskrift.
- Inte iakttagit regler om reparation av färdskrivarutrustning.
- Förare inte iakttagit regler om att vid fel på färdskrivaren föra in uppgifter på annat sätt än som skulle ha skett om färdskrivaren fungerat.
- Färdskrivaren inte besiktigad.



Följande överträdelser mot kör- och vilotidsförordningen medför enligt 9 kap. 5 § och 9 § böter om 1 800 kronor.

- Inte iakttagit regler om att på färdskrivardiagramblad eller på utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista redovisa avsteg från förordningens bestämmelser.
- Inte iakttagit regler om hur färdskrivare ska vara installerade och användas.
- Använt smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort.
- Inte justerat klockan.
- Inte använt reglagen på föreskrivet sätt.

Följande överträdelser mot kör- och vilotidsförordningen medför enligt 9 kap. 7 § sanktionsavgifter för näringsidkare om 3 000 kronor.

- Inte iakttagit regler om förbud mot vissa typer av betalning.
- Inte organiserat arbetet, informerat förare och företagit kontroll så att EEG 3821/85 och kapitel II i EG 561/2006 följs.
- Inte sett till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med förordningen.
- Inte iakttagit regler om överföring, bevarande och tillgänglighållande av uppgifter från fordonsenhet och förarkort.
- Inte iakttagit regler om att bevara, överlämna eller uppvisa diagramblad/kopierade uppgifter/utskrifter för behörig kontrolltjänsteman.
- Olovligt avlägsnande av plombering på färdskrivarutrustning.

***Böter vid brott mot förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter (AETR)***

För förare, arbetsgivare eller annan näringsidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter (AETR) medför detta penningböter.

Följande överträdelser medför enligt 19 § böter om 1 800 kronor för förare och för arbetsgivare eller annan näringsidkare.

- Inte redovisat avsteg från bestämmelse på diagramblad/tjänstgöringslista.
- Inte iakttagit regler om reparation av färdskrivare.
- Inte iakttagit föreskrift om dagrapport.
- Använt skadade eller smutsiga diagramblad.

Följande överträdelser medför enligt 19 § böter om 3 000 kronor för förare och för arbetsgivare eller annan näringsidkare.

- Inte iakttagit regler om körtid.
- Inte iakttagit regler om raster.
- Inte iakttagit regler om dygnsvila.

- Inte iakttagit regler om veckovila.
- Inte iakttagit regler om hur färdskrivare ska vara installerade och användas.
- Inte fört in uppgifter på diagramblad/i dagrapport.
- Inte kunnat uppvisa diagramblad/dagrapport.
- Diagramblad inte använt/dubbeltecknat/tagits ur.
- Inte registrerat tidsperioder manuellt/automatiskt.
- Inte kunnat visa upp diagramblad.
- Brukat fordon trots att färdskrivaren inte är besiktigad.

Följande överträdelser medför enligt 19 § böter om 3 000 kronor för arbetsgivare.

- Inte lämnat ut diagramblad.
- Inte iakttagit regler om förbud mot vissa typer av betalning.

Följande överträdelser medför enligt 19 § böter om 3 000 kronor för näringsidkare.

- Inte förvarat/visat upp diagramblad.
- Olovligt avlägsnande av plombering på färdskrivarutrustning.

---

2009/10:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av statens insatser för småskalig livsmedelsproduktion
2009/10:RFR2	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Svenska fiskbestånd med framtidsfokus
2009/10:RFR3	SOCIALUTSKOTTET Forskning som berör socialtjänstlagen och kompletterande regelverk
2009/10:RFR4	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets och Statens medicinsk-etiska råds öppna seminarium om en ny fosterdiagnostisk metod den 22 oktober 2009
2009/10:RFR5	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna seminarium om äldrefrågor den 26 november 2009
2009/10:RFR6	FÖRSVARSKOTTET Försvarskottets offentliga utfrågning om Afghanistan
2009/10:RFR7	TRAFIKUTSKOTTET Pumplagen – uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel
2009/10:RFR8	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets offentliga utfrågning om funktionshindrade och scenrummet
2009/10:RFR9	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna seminarium om socialtjänstlagen med fokus på dess utformning och tillämpning inom socialtjänsten den 28 januari 2010
2009/10:RFR10	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning om den senaste tidens stora tågförseningar den 18 februari 2010
2009/10:RFR11	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets offentliga utfrågning om jämställdhet och maktstrukturer inom kulturens område
2009/10:RFR12	CIVILUTSKOTTET Näringslivets självregleringsorgan – utvecklingen sedan 2003
2009/10:RFR13	TRAFIKUTSKOTTET Samhällsekonomisk kalkylering – referat från trafikutskottets seminarium den 12 november 2009

---

2010/11:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av ekologisk produktion och offentlig konsumtion
2010/11 RFR2	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Uppföljning av statens satsning på hållbara städer
2010/11 RFR3	CIVILUTSKOTTET, TRAFIKUTSKOTTET, MILJÖ- OCH JURDBRUKSUTSKOTTET Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden
2010/11:RFR4	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om vinterberedskapen inom järnvägstrafiken
2010/11:RFR5	FINANSUTSKOTTET Utvärdering av riksbankens penningpolitik och arbete med finansiell stabilitet 2005–2010 <b>Engelska</b> Evaluation of the Riksbank's monetary policy and work with financial stability 2005–10
2010/11:RFR6	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets offentliga utfrågning om barns och ungas rätt till kultur

- 2011/12:RFR1 MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET  
Biologisk mångfald i rinnande vatten och vattenkraft –  
En uppföljning
- 2011/12:RFR2 UTBILDNINGSUTSKOTTET  
Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om forsk-  
nings- och innovationsfrågor
- 2011/12:RFR3 MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET  
Offentlig utfrågning om biologisk mångfald i rinnande  
vatten och vattenkraft
- 2011/12:RFR4 KONSTITUTIONSUTSKOTTET  
Konstitutionsutskottets seminarium om en nordisk same-  
konvention
- 2011/12:RFR5 NÄRINGSUTSKOTTET  
eHälsa – nytta och näring
- 2011/12:RFR7 SOCIALUTSKOTTET  
Socialutskottets öppna utfrågning på temat Missbruks-  
och beroendevård – vem ska ansvara för vad? torsdagen  
den 24 november 2011