

PM 2010-11-23

Dnr 169-2937-2009/10

## Tillsynen av yrkestrafiken på väg – en förstudie

Vid trafikutskottets sammanträde den 15 juni 2010 behandlades ett förslag till uppföljningsprojekt om tillsynen inom yrkestrafiken på väg. Utskottet beslutade att inleda en förstudie och att redovisa denna för det nya utskottet under hösten 2010.<sup>1</sup> I förstudien lämnas förslag till en fördjupad uppföljning av tillsynen inom yrkestrafik på väg. Syftet med uppföljningen är att ge trafikutskottet ett fördjupat beslutsunderlag inför behandlingen av bl.a. budgetpropositionen 2011 samt kommande propositioner och motioner inom området.

Tillsynssystemets övergripande syfte inom vägtrafikområdet är att säkerställa att vägtransporterna genomförs trafiksäkert och enligt sunda konkurrensvillkor. Systemet ska också säkerställa att de som utför transporterna har en god arbetsmiljö. I förstudien lämnas ett förslag till huvudstudie. Uppföljningen kan läggas upp enligt följande.

- Huvudstudien om yrkestrafik på väg, dock inte persontransporter, innefattar en uppföljning av regler och tillsyn inom området.
- Uppföljningen inriktas på att närmare belysa tillsynen av kör- och vilotider, lastsäkring och överlast, cabotage samt hastigheter.
- En grupp med utskottsledamöter utses som följer och lämnar synpunkter på uppföljningen. Underlag till uppföljningen tas fram inom riksdagsförvaltningen genom bl.a. dokumentstudier och intervjuer med berörda myndigheter och branschorganisationer.
- Uppföljningen inleds med en huvudstudie i december 2010. En delavrapporering kan göras för utskottet i samband med budgetberedningen under hösten 2011 och en slutlig avrapportering av huvudstudien kan ske i utskottet under våren 2012.

Som utgångspunkt för uppföljningsarbetet tas riksdagens tidigare ställningstaganden inom området. Riksdagen har genom 1998 års transportpolitiska beslut fastställt att det övergripande målet för transportpolitiken ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportför-

---

<sup>1</sup> Trafikutskottet. § 7 Uppföljning och utvärdering, protokoll utskottssammanträde 2009/10:41, 2010-06-15.

sörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har därutöver i maj 2009 fattat beslut om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Trafikutskottet har återkommande tagit upp olika frågor som berör yrkestrafiken. I beredningen av trafiksäkerhetsfrågor har utskottet betonat att hastighetsfrågan har identifierats som särskilt viktig vid utarbetandet av nollvisionens etappmål 2020. När det gäller cabotage 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 vidare 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. Utskottet har uppmärksammat frågan om överlastade fordon och pekat på att de motverkar såväl trafiksäkerhet, fordonsekonomi som rättvisa konkurrensförhållanden inom transportnäringen. Riksdagen har också riktat ett tillkännagivande till regeringen avseende trafiksäkerhet och ansvaret för lastsäkring.

Förstudien har sammanställts av trafikutskottets kansli tillsammans med utvärderings- och forskningsfunktionen vid riksdagens utredningstjänst.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>4</b>
1.1 UTSKOTTETS UPPFÖLJNING .....	4
1.2 FÖRSTUDIENS SYFTE OCH GENOMFÖRANDE .....	5
<b>2 YRKESTRAFIK PÅ VÄG .....</b>	<b>5</b>
2.1 ANSVAR FÖR TILLSYN AV YRKESTRAFIK PÅ VÄG.....	5
2.1.1 Tillsyn och egenkontroll .....	5
2.1.2 Tidigare konstaterade problem .....	7
2.1.3 Transportstyrelsen.....	8
2.1.4 Polisen.....	11
2.1.5 Åkeribranschens arbete för ökad trafiksäkerhet och miljöhänsyn.....	11
2.2 HASTIGHETER .....	12
2.3 CABOTAGE.....	14
2.4 LASTSÄKRING OCH ÖVERLAST .....	16
2.5 KÖR- OCH VILOTIDER .....	19
<b>3 FÖRSLAG TILL UPPLÄGG AV HUVUDSTUDIE .....</b>	<b>24</b>
<b>BILAGA: NÅGRA FAKTA OM TRANSPORTBRANSCHEN.....</b>	<b>27</b>
<b>REFERENSER.....</b>	<b>28</b>

## I Inledning

### I.1 Utskottets uppföljning

#### *Bakgrund*

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. Riksdagen har därutöver i maj 2009 fattat beslut som innebär att de sex delmål som tidigare varit kopplade till det övergripande transportpolitiska målet ersattes av ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Enligt funktionsmålet om tillgänglighet ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Enligt hänsynsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.<sup>2</sup>

Transportbranschen, som består av vägtransport av gods, sjötransport, lufttransport, järnvägstransport, kollektivtrafik och taxitrafik, har mellan 1997 och 2007 ökat sin omsättning i betydligt snabbare takt än vad BNP har ökat och antalet anställda har ökat med ungefär 30 %. Vägtransporter av gods är den största delbranschen och den sysselsätter ungefär hälften av de anställda inom transportbranschen.<sup>3</sup>

Yrkestrafiken utgör en av flera viktiga delar i det svenska transportsystemet och har därför stor betydelse för möjligheten att uppfylla det transportpolitiska målet.<sup>4</sup> Detta förutsätter en väl fungerande tillsyn av yrkestrafiken samtidigt som branschens egenkontroll kan ses som en viktig del. Olika uppföljningar har genomförts av hur yrkestrafiken följer de olika regelverken avseende bl.a. kör- och vilotider, hastighetsbegränsningar, lastsäkring och cabotage. Resultaten indikerar att regelverken inte alltid följs och att det dessutom kan ha skett vissa försämringar under senare år.

Av statistik från Sika framgår att lastbilar var inblandade i mer än var femte inrapporterad dödsolycka i trafiken mellan 2005 och 2008. För 2009 har dock andelen minskat något till knappt 18 %.<sup>5</sup> I budgetpropositionen för 2010 redovisar regeringen för hänsynsmålet bl.a. att lågkonjunktur, och därmed ändrade resmönster samt minskad lastbilstrafik, bedöms vara en förklaring till den kraftiga minskningen av antalet dödade jämfört med 2008.<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257.

<sup>3</sup> Sika. Transportbranschen – hur står det till? Statistik om transportbranschen och sex delbranscher åren 1997–2007. Sika Statistik 2009:6.

<sup>4</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>5</sup> Sika, Vägtrafikskador 2007, Statistik 2008:27.

<sup>6</sup> Prop. 2010/11:1.

Det har nyligen genomförts förändringar när det gäller myndigheternas arbets- och ansvarsfördelning i frågor rörande yrkestrafik. Sedan januari 2010 har Transportstyrelsen fått ansvaret för tillsynen av yrkestrafiken. Från januari 2011 flyttas företagskontrollerna av kör- och vilotider över från Polisen till Transportstyrelsen.

#### *Utskottets uppföljning*

I utskottets beredning av ärenden ingår uppgiften att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut.<sup>7</sup> Riksdagen har vid två tillfällen under senare år, 2001 och 2006, beslutat om riktlinjer för riksdagens arbete med uppföljning och utvärdering.<sup>8</sup>

Vid trafikutskottets sammanträde den 15 juni 2010 behandlades bl.a. ett förslag till granskningsprojekt om tillsynen inom yrkestrafiken på väg. Utskottet beslutade att inleda en förstudie och att redovisa denna för det nya utskottet under hösten 2010.<sup>9</sup> I denna förstudie lämnas förslag till en fördjupad uppföljning av tillsynen inom yrkestrafik på väg.

### **1.2 Förstudiens syfte och genomförande**

Syftet med förstudien är att ge trafikutskottet underlag för ett beslut om att inleda en huvudstudie om tillsynen av yrkestrafiken på väg och att ge förslag till inriktning på en sådan uppföljning.

Förstudien har i huvudsak innefattat en kartläggning av det aktuella området bl.a. med avseende på mål, regelverk, genomgångar av riksdagstryck samt rapporter m.m. från myndigheter och andra organ. Inledande kontakter har också tagits med bl.a. Transportstyrelsen, Trafikverket, Polisen och företrädare för Sveriges Åkeriföretag.<sup>10</sup>

## **2 Yrkestrafik på väg**

### **2.1 Ansvar för tillsyn av yrkestrafik på väg**

#### **2.1.1 Tillsyn och egenkontroll**

##### *Tillsyn*

I Tillsynsutredningens slutbetänkande Tillsyn – Förslag om en tydligare och effektivare tillsyn från 2004 definieras tillsyn som en oberoende och självständig granskning av tillsynsobjekt som syftar till att kontrollera om tillsynsobjektet uppfyller de krav och villkor som följer av lag, EU-förordning eller

---

<sup>7</sup> 18 § 4 kap. riksdagsordningen (1974:153).

<sup>8</sup> Förslag 2000/01:RS1, bet. 2000/01:KU23, framställning 2005/06:RS3, bet. 2005/06:KU21.

<sup>9</sup> Trafikutskottet. § 7 Uppföljning och utvärdering, protokoll utskottssammanträde 2009/10:41, 2010-06-15.

<sup>10</sup> Vid besök hos Riksrevisionen 2010-09-06 lämnades information till trafikutskottets kansli att det inom utskottets beredningsområde pågår granskningar om Botniabanan, förvaltningen av de samhällsekonomiska metoder som används vid investeringar i infrastruktur, kostnadskontroll i stora järnvägsinvesteringar samt kostnadskontroll i stora väginvesteringar. Enligt uppgift är inte någon granskning av tillsynen inom vägtransportområdet planerad.

annan föreskrift och av särskilda villkor som har meddelats i anslutning till sådana föreskrifter samt beslut om åtgärder som syftar till att vid behov åstadkomma rättelse av den objektsansvarige. Med begreppet objektsansvarig avses en fysisk eller juridisk person som är ansvarig för ett tillsynsobjekt, dvs. för ett föremål eller en verksamhet som omfattas av tillsyn.<sup>11</sup> Regeringen pekar i sin skrivelse En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn på att begreppet tillsyn främst bör användas för verksamhet som avser självständig granskning för att kontrollera om tillsynsobjektet uppfyller krav som följer av lagar och andra bindande föreskrifter och vid behov kan leda till beslut om åtgärder som syftar till att åstadkomma rättelse av den objektsansvarige. Regeringen har i samma skrivelse pekat på att det inte är tillämpligt att införa en generell tillsynslag eftersom det finns motiverade behov av särregleringar för flera områden. Enligt regeringens bedömning bör tillsyn i normalfallet finansieras genom avgifter samtidigt som det inom vissa områden kan vara lämpligt att låta tillsynen finansieras via skattemedel.

Finansutskottet, som beredde skrivelsen, välkomnade i sitt ställningstagande regeringens skrivelse med generella bedömningar av hur en tillsynsreglering bör vara utformad. Utskottet delade regeringens bedömning att tillsynen bör bli tydligare och mer enhetlig och bygga på ett enhetligt tillsynsbegrepp för att bli mer effektiv och rättssäker. Utskottet menade samtidigt att en fullständig enhetlighet inte är möjlig för alla tillsynsområden, bl.a. beroende på att internationella avtal och EU-rätten kan påverka tillsynens utformning.<sup>12</sup>

#### *Egenkontroll*

I skrivelsen En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn pekar regeringen på att tillsynsorgan bör ha möjlighet att ålägga en objektsansvarig ansvar för att utöva egenkontroll av sin verksamhet. Detta motiveras med att en effektiv egenkontroll kan vara ett ändamålsenligt instrument i tillsynen och att en sådan kontroll i vissa fall kan minska beroendet av att tillsynsorganen har kapacitet att utföra inspektioner av alla objekt. Det bör därför införas en möjlighet att ålägga en objektsansvarig att själv utöva viss kontroll av sin verksamhet och att upprätta särskilda program för denna kontroll. Enligt skrivelsen kan egenkontrollen och tillsynsobjektens dokumentering av sina egenkontrollprogram vara ett hjälpmedel i tillsynsorganens granskning samtidigt som egenkontrollen bör kunna underlätta för de objektsansvariga som följer regler även utan löpande tillsynsbesök eller andra åtgärder. På så sätt bör egenkontrollen skapa goda incitament för regelefterlevnad, och kraven på att genomföra egenkontroll bör anpassas till den verksamhet som bedrivs.

I finansutskottets betänkande anges att tillsynsorgan bör ha möjlighet att lägga ansvar på den objektsansvarige att utöva egenkontroll av sin verksamhet. Vidare anges att tillsyn inom vissa områden sker genom exempelvis systemtillsyn då de objektsansvariga redovisar sina program för egenkontroll och att detta förfarande bör kunna betraktas som en tillsynsåtgärd om kontrollen medför en viss kostnad för tillsynsorganet.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> SOU 2004:100.

<sup>12</sup> Skr. 2009/10:79, bet. 2009/10:FiU12.

<sup>13</sup> Skr. 2009/10:79, bet. 2009/10:FiU12.

Transportstyrelsen har pekat på att egenkontrollen behöver utvecklas när det gäller möjligheter att ålägga tillståndshavare att själva utöva viss kontroll av sin verksamhet.<sup>14</sup>

### **2.1.2 Tidigare konstaterade problem**

Regeringen gav i juni 2007 i uppdrag till Vägverket att i samråd med Rikspolisstyrelsen lämna förslag till hur kontrollen av s.k. nyttotrafik på väg, särskilt kontrollen av kör- och vilotidsregler, kan förbättras och effektiviseras samt lämna förslag till en långsiktig finansiering av kontrollverksamheten.<sup>15</sup> Vägverket överlämnade i maj 2008 en rapport till Näringsdepartementet. I rapporten konstaterades det att det blivit allt tydligare att nuvarande kontrollsystem måste förändras. I rapporten framhölls det angelägna i att systemet för kontroller av nyttotrafiken på väg byggs upp utifrån ett helhetsperspektiv, så att de resurser som finns används så effektivt som möjligt. I rapporten konstateras att komplexa regelverk och hård konkurrens har lett till att det blivit vanligare att transportörerna bryter mot reglerna om exempelvis arbetstider och kör- och vilotider. Vidare konstateras det att analysen från tillståndsmätningarna visar att efterlevnaden av vitala regler för sund konkurrens, hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö m.m. är mycket låg. Av detta drogs följande slutsatser.

- Risken för att bli kontrollerad är mycket liten.
- Drivkrafterna för att följa gällande regler är inte tillräckligt stora.
- Konsekvenserna av att bryta mot gällande regler är inte tillräckligt avskräckande.
- Kontrollverksamheten är inte tillräckligt effektiv.
- Reglerna i sig motsvarar inte tillräckligt väl de behov som finns inom transportnäringen.

Vägverket pekade på att bristen på resurser, såväl ekonomiskt som personellt, hos rättsvårdande myndigheter (polis, åklagare och domstolar) riskerar att resultera i låg regelefterlevnad och att detta i sin tur leder till osund konkurrens och bristande trafiksäkerhet på transportmarknaden. Företag som bedriver en sund transportverksamhet riskerar att utsättas för osund konkurrens från mindre seriösa företag där kontrollverksamheten är liten eller har brister.<sup>16</sup> När det gäller brister i efterlevnaden av regler konstaterade Vägverket att det är förarna inom yrkestrafiken som kontrolleras medan transportföretagen och transportköparen, dvs. beställaren, sällan avkrävs sitt ansvar.

Vägtrafikinspektionen drog 2008, utifrån en undersökning av länsstyrelsernas trafiksäkerhetstillsyn över den yrkesmässiga trafiken, slutsatsen att trafiksäkerhetens omfattning i den tillsyn som genomfördes sammantaget var liten och att skrivbordstillsyn var det klart dominerande angreppssättet. I undersökningen konstaterades det också att det måste komma till stånd en utveckling

---

<sup>14</sup> Transportstyrelsen, möte 2010-09-29.

<sup>15</sup> Näringsdepartementet. Regeringsbeslut II 9, N2007/5530/TR.

<sup>16</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Publikation 2008:62.

och samverkan mellan system och organisationer för att tillsynsarbetet ska kunna effektiviseras. Enligt undersökningen betraktade länsstyrelserna Vägverkets roll och ansvar som otydligt och tillbakadraget i frågor om tillsyn av den yrkesmässiga trafiken. Det framkom även att skillnaderna mellan länen var stora vad gäller varningar och återkallelser av trafiktillstånd med anledning av tillsynen inom trafiksäkerhetsområdet.<sup>17</sup>

### **2.1.3 Transportstyrelsen**

#### *Inrättandet av Transportstyrelsen*

Transportstyrelsen inrättades den 1 januari 2009.<sup>18</sup> Skälen för inrättandet av den nya myndigheten var bl.a. att garantera en effektiv och tillförlitlig genomförd tillsyn genom ett oberoende mellan det organ som utövar tillsynen och den verksamhet som tillsynen avser samt att samla ett tidigare splittat tillsynsansvar inom transportsektorn vid en myndighet. Till Transportstyrelsens s.k. kärnverksamhet hör normgivning, tillståndsgivning<sup>19</sup> och tillsyn inom samtliga fyra transportslag. Transportstyrelsen har även ansvar för de register som behövs för att utöva kärnverksamheten och svara för omvärldsbevakning, statistik och forskning som stöder och följer upp desamma.<sup>20</sup> Det kan noteras att Transportstyrelsen kan ta initiativ till forskning, men att finansieringen av sådan forskning måste ske via externa medel.

Transportstyrelsen har pekat på en hög förekomst av internationella regleringar inom myndighetens verksamhetsområde och att detta är något som i hög grad påverkar myndighetens organisation och verksamhet.<sup>21</sup>

Till Transportstyrelsens huvuduppgifter hör att utöva tillsyn, dvs. att kontrollera hur regler och krav som återfinns i föreskrifter och internationella regler m.m. efterlevs. Yrkestrafiken regleras bl.a. genom yrkestrafiklagen (1998:490) och yrkestrafikförordningen (1998:779). Vid en tillsyn kan det ofta ingå moment som besiktningar, inspektioner, kontroller, tester, revisioner, marknadskontroller och marknadsövervakning etc. Tillsynen utförs med syfte att bibehålla eller öka säkerheten inom transportsystemet och att bevaka att konkurrensen inte snedvrids på marknaden. Även miljötillsyn utförs.<sup>22</sup>

---

<sup>17</sup> Vägtrafikinspektionen, Länsstyrelsernas trafiksäkerhetstillsyn över den yrkesmässiga trafiken. Publikation 2008-01.

<sup>18</sup> Transportstyrelsen finns på 15 orter i landet och har ca 1 600 medarbetare. Huvudkontoret ligger i Norrköping. Den största delen av verksamheten finns i Borlänge, Norrköping och Örebro.

<sup>19</sup> Transportstyrelsen redovisar i årsredovisningen för 2009 att man under året har fattat beslut i knappt 300 ärenden om tillståndsgivning. Transportstyrelsen har under 2009 också tagit över hanteringen av internationell godstrafik från Tullverket. Tillstånden inom yrkestrafiken utgår från de transportpolitiska hänsynsmålen och ger enligt Transportstyrelsen företagen tillgång till transportsystemet efter en prövning om lämplighet och konkurrensförmåga utan att åsidosätta säkerheten,

<sup>20</sup> Prop. 2009/10:20, bet. 2009/10:TU6.

<sup>21</sup> Transportstyrelsen, möte 2010-09-29.

<sup>22</sup> Transportstyrelsen, Transportstyrelsens årsredovisning för 2009.



När det gäller uppfyllandet av de transportpolitiska målen pekar Transportstyrelsen i sin årsredovisning för 2009 på att myndighetens verksamhet bidrar till dessa genom deras huvuduppgifter inom regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn samt registerhållning inom transportområdet. Enligt Transportstyrelsen innebär den lagstiftning och de instruktioner som de har att förhålla sig till att myndighetens verksamhet mer direkt bidrar mot uppfyllandet av vissa av målen, som säkerhets- och miljömålen.<sup>23</sup>

I Transportstyrelsens årsredovisning för 2009 redovisas för yrkestrafikområdet<sup>24</sup> att myndigheten inte har genomfört någon tillsyn på grund av ändrade bestämmelser. För vägtrafikområdet redovisas att tillsynen under 2009 på vissa områden bedrivits på miniminivå eller inte fullt ut i den omfattning som föreskrivits. Som orsaker till detta anger Transportstyrelsen bl.a. den omfattande och nödvändiga etableringen av myndigheten och förberedelser inför övertagandet av nya tillsynsuppgifter från länsstyrelserna. Under 2009 har vägtrafikavdelningen även arbetat med att förbereda övertagandet av polisens tillsyn av kör- och vilotider som ska ske vid årsskiftet 2010/11.<sup>25</sup>

*Överföring av länsstyrelsernas ansvar för tillsyn av yrkestrafiken på väg*  
Regeringen lämnade i september 2009 ett förslag om överförande av länsstyrelsernas uppgifter inom yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen. Regeringen föreslog att vägtrafikregistret även ska ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter om den som bedriver förvärvsmässig transportverksamhet på väg. Regeringen motiverade förslaget med att uppgifterna behövs för statens kontroll av att bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare följs. Regeringen föreslogs få ett bemyndigande att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelserna om kör- och vilotider samt färdskrivare. Trafikutskottet pekade i beredningen av ärendet bl.a. på den konsekvensanalys regeringen presenterat och att centraliseringen innebär ett ökat avstånd till en myndighet för berörda företag och medborgare. Utskottet menade samtidigt att mot detta ska vägas att verksamheterna kommer att kunna bedrivas mer enhetligt och effektivt och att frågorna i huvudsak kommer att samlas inom en och samma myndighet. Utskottet pekade vidare på att det finns större möjligheter att utveckla och använda ny teknik, att fördelarna vid en sammanvägd bedömning överväger och att den föreslagna överföringen av uppgifter till Transportstyrelsen kommer att innebära förutsättningar för en hög grad av tillgänglighet till service i alla delar av landet. Personliga besök ersätts med kontakter med myndigheten på annat sätt. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag.<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> Transportstyrelsen, Transportstyrelsens årsredovisning för 2009.

<sup>24</sup> För att underlätta för den som vill hitta information om yrkestrafiken har Transportstyrelsen, Trafikverket och Polisen tillsammans samlat all information, alla blanketter och e-tjänster som berör yrkestrafiken på webbplatsen [www.yrkestrafiken.se](http://www.yrkestrafiken.se). Vid ett möte med trafikutskottets kansli 2010-09-29 pekade Transportstyrelsen på att den är den mest e-tjänstutvecklade myndigheten i Sverige, men att det återstår ett arbete med att få detta att fungera bättre.

<sup>25</sup> Transportstyrelsen, Transportstyrelsens årsredovisning för 2009.

<sup>26</sup> Prop. 2009/10:20, bet. 2009/10:TU6.

Ansvar för tillsyn och tillståndsgivning för yrkestrafiken på väg överfördes fr.o.m. den 1 januari 2010 från länsstyrelserna till Transportstyrelsen. Att Transportstyrelsen har det övergripande ansvaret för yrkestrafiken på väg innebär att myndigheten bl.a. utformar och tillämpar regelverk för kör- och vilotider, yrkeskompetens för yrkesförare och blivande tillståndshavare, linjetrafiktillstånd samt tunga fordonens mått och vikt. Målet med verksamheten är att medverka till att åstadkomma en trafiksäker, miljövänlig och effektiv yrkestrafik som bedrivs under likvärdiga konkurrensförhållanden mellan företagen. Enligt Transportstyrelsen har den tillsyn som myndigheten tagit över från de olika länsstyrelserna sett mycket heterogen ut. Detta innebär, enligt Transportstyrelsen, att det är svårt att ge en enhetlig beskrivning av hur tillsynsverksamheten har sett ut hittills.<sup>27</sup>

Frågor om transporttillstånd och tillstånd för internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik<sup>28</sup> i Sverige med fordon som är registrerade i en stat med vilken Sverige inte har någon överenskommelse om vägtransporter prövas av Transportstyrelsen.<sup>29</sup>

#### *Tillsynsprojekt inom Transportstyrelsen*

Enligt Transportstyrelsen genomförs följande tillsynsprojekt inom Vägtrafikavdelningen.

- Samordning av begrepp, definitioner och metoder
- Kartläggning av skillnader och likheter i tillsynsmandaten
- Rutiner för mätning och uppföljning av tillsynsverksamheten
- Förbättrat systemstöd och rutiner för planering, riskvärdering, prioritering och uppföljning av tillsyn
- System för erfarenhetsåterföring
- System för kompetenssäkring
- Kvalitetssäkring och framtagande av process- och rutinbeskrivningar.<sup>30</sup>

#### *Regeringens förslag om avgifter för tillsyn i Transportstyrelsens verksamhet*

Att ansvaret för yrkestrafiken fördes över till Transportstyrelsen i januari 2010 innebar samtidigt en omfördelning av de statliga resurserna för tillsynen. När det gäller de ekonomiska förutsättningarna för Transportstyrelsen uppskattar myndigheten att 67 % av verksamheten inom de fyra transportslagen finansieras genom avgifter medan 33 % finansieras genom statliga anslag.<sup>31</sup> Det

---

<sup>27</sup> Transportstyrelsen, möte 2009-09-29.

<sup>28</sup> Yrkesmässig trafik avser transporter som ställs till allmänhetens förfogande mot betalning såsom godstrafik, taxitrafik, linjetrafik och beställningstrafik med buss. Trafiktillstånd krävs för den yrkesmässiga trafiken.

<sup>29</sup> Prop. 2008/09:31, bet. 2008/09:TU3.

<sup>30</sup> Transportstyrelsen, möte 2010-09-29.

<sup>31</sup> Transportstyrelsen har vid möte med trafikutskottets kansli 2009-09-29 pekat på att de sista årens konjunkturnedgång har varit påtaglig för myndigheten då andelen avgiftsfinansierad verksamhet är hög. Från Transportstyrelsen menar man att man som ny myndighet fick börja med att genomföra olika typer av besparingar och effektiviseringar. Enligt Transportstyrelsen kan myndigheten förväntas behöva ytterligare ett till två år för att få en fast bas att stå på för verksamhetens bedrivande.

finns dock en stor skillnad mellan transportslagen. Trafikregistret och vägtrafikavdelningen inom Transportstyrelsen finansieras genom en blandning av avgifter och statliga anslag.

Regeringen har i oktober 2010 överlämnat en proposition till riksdagen avseende avgifter i Transportstyrelsens verksamhet. I propositionen föreslår regeringen att Transportstyrelsens verksamhet i form av bl.a. tillsyn ska finansieras på ett enhetligt sätt och att detta bör ske genom avgifter fr.o.m. den 1 januari 2011. Utgångspunkten bör vara att i huvudsak all tillsynsverksamhet inom transportområdet bör avgiftsfinansieras, oavsett tillsynsobjektets status. Regeringen pekar vidare på att det för Transportstyrelsens del i vissa fall handlar om tillsyn av mer stickprovvis karaktär av individer eller företag där dessa bestäms på erfarenhetsmässiga grunder eller på annat sätt baseras på riskanalyser. Det innebär att vissa tillsynsobjekt blir föremål för tillsyn oftare än andra. Propositionen bereds av trafikutskottet som har planerat datum för slutjustering av ärendet till den 23 november 2010. Regeringens förslag innebär att andelen avgiftsfinansierad tillsynsverksamhet ökar.<sup>32</sup>

#### **2.1.4 Polisen**

Polisen ansvarar för kontrollerna av yrkestrafiken ute på väg. Det innebär att de 21 polisdistrikten genomför trafikkontroller avseende kör- och vilotider, lastsäkring och vikt, nykterhet, hastighet och erläggande av vägavgift. Polisen har också ansvar för att genomföra företagsbesök avseende kör- och vilotider t.o.m. den 31 december 2010 då denna uppgift överförs till Transportstyrelsen. I en rapport från Vägverket 2008 framkom att vissa polismyndigheter ger uttryck för att Rikspolisstyrelsens insatser för bättre samordning och likriktning av kontrollverksamheten för yrkestrafiken borde vara mer omfattande än vad som är fallet i dag.<sup>33</sup>

I förstudien har det från både Polisen och Sveriges Åkeriföretag framförts att det är vanligt förekommande att ärenden där överträdelse rapporteras vidare till åklagare avskrivs.

#### **2.1.5 Åkeribranschens arbete för ökad trafiksäkerhet och miljöhänsyn**

Ungefär 80 % av åkeriföretagen i Sverige är medlemmar i branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag. Sveriges Åkeriföretags styrelse har antagit en avsiktsförklaring om trafiksäkerhet där det fastställs att Sveriges åkeriföretagare ska arbeta för en säkrare trafik samt att de verksamma i åkerinäringen ska vara föredömen. Sveriges Åkeriföretag har även pekat på att varje åkeriföretagare avgör hur trafiksäkerhetsarbetet ska bedrivas konkret och att det finns ett antal åtgärder som utgör naturliga delar i detta, bl.a. att åkeriföretagen ska

- prioritera trafiksäkerhetsarbete och se det som ett ledningsansvar
- ha en fastställd trafiksäkerhetspolicy
- uppträda som föredömen i trafiken

---

<sup>32</sup> Prop. 2010/11:30.

<sup>33</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Publikation 2008:62.

- tillse att dagens lagar och regelsystem ska vara den lägsta ambitionsnivån för arbetet.<sup>34</sup>

Sveriges Åkeriföretag har sedan 2003 reviderat företag när det gäller trafiksäkerhet. Revisorerna har till sin hjälp använt en revisionsmall som tagits fram och som utgår från principerna i ISO 14001-standarden och som anpassats för trafiksäkerhet. I mars 2010 fanns 156 företag med trafiksäkerhetscertifikat utfärdade av Sveriges Åkeriföretag. Föreningen arbetar även med att ta fram en ISO 39001-standard för trafiksäkerhet.<sup>35</sup>

Yrkestrafiken har, liksom övrig trafik, stor betydelse för miljön. Vid en framtidskonferens som hölls i Malmö våren 2010 där bl.a. personer från åkeribranschen och politiker deltog, framhöll Sveriges Åkeriföretags vd att det när det gäller miljö är viktigt att se hela kedjan för att kunna jobba effektivare och samordna transporter. Samtidigt betonades vikten av att det bör ställas högre krav på såväl upphandlare som beställare av transporter.<sup>36</sup>

Sveriges Åkeriföretag har ett antal revisorer som utför certifieringsrevisioner så att åkeriföretagen kan bli miljösäkrade med Sveriges Åkeriföretags certifikat enligt ISO 14001.<sup>37</sup>

## 2.2 Hastigheter

### *Trafikutskottets tidigare uttalanden*

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 % av trafiken följde hastighetsbegränsningarna skulle 100 liv per år kunna räddas och om alla höll hastighetsgränserna skulle ännu fler liv räddas.<sup>38</sup>

### *Tidigare mätningar*

Enligt Vägverkets undersökningar från 2004 överträdde hastighetsgränserna för omkring 75 % av trafikarbetet för tunga lastbilar med släp, vilket kan jämföras med 55 % för personbilarna. En analys av regelefterlevnaden i tätort visade att ca 35 % av de tunga lastbilarna med släp och ca 50 % av personbilarna 2003 överträdde hastighetsgränserna.<sup>39</sup>

Under hösten 2007 genomförde Vägverket i nära samarbete med Sveriges Åkeriföretag, Bussbranschens Riksförbund och Svenska Taxiförbundet mätningar av yrkestrafikens hastigheter. Mätningarna gjordes på lastbilar, bussar och taxi och utfördes på samma sätt och under samma tidsperioder i hela

---

<sup>34</sup> Sveriges Åkeriföretag, Trafiksäkerhet – ditt ansvar.

<sup>35</sup> SÅ Certifiering. Nr 1, mars 2010.

<sup>36</sup> Svensk Åkeritidning nr 6, 2010.

<sup>37</sup> Webbplatsen [www.akeri.se](http://www.akeri.se).

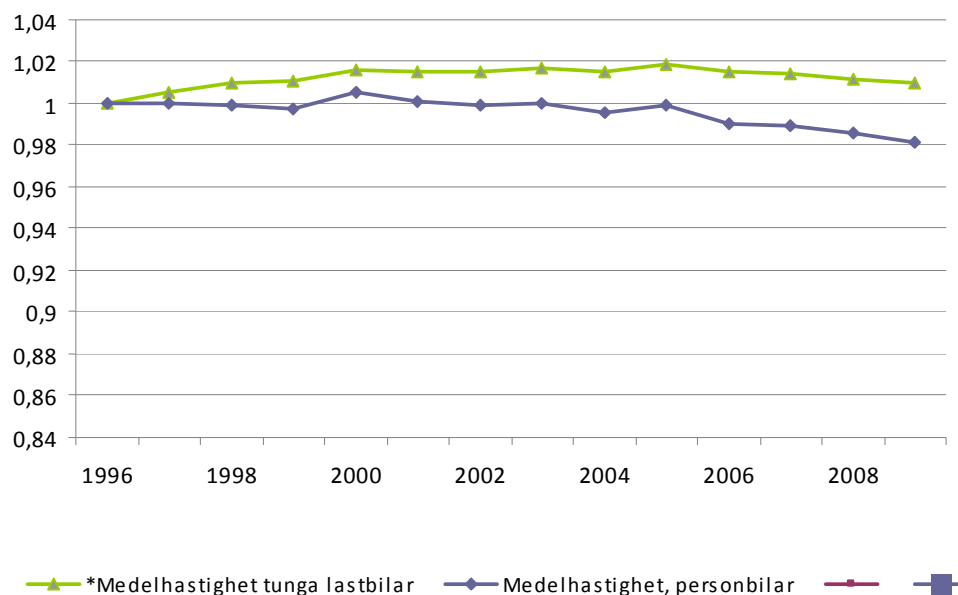
<sup>38</sup> Bet. 2009/10:TU12.

<sup>39</sup> Vägverket publikation 2008:5. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 1997–2007.

landet för att sedan sammanställas på nationell nivå. Mätningarna visade att de flesta yrkesförare kör för fort och att ju lägre hastighetsgräns, desto sämre efterlevnad. Vid mätningarna framkom även att av de lastbilsförare som körde utan lastbilsläp höll sig 69 % inte inom lagstadgade 50 km/h. Vid 70 km/h körde 17 % av lastbilsförarna utan släp för fort och vid 80 km/h körde 31 % för fort. Mätningarna visade samtidigt att 58 % av förarna av lastbilar med släp höll hastighetsbegränsningen vid 70 km/h och att 57 % höll hastighetsbegränsningen vid 50 km/h.<sup>40</sup>

Hastighetsindex indikerar en viss nedgång i hastighetsnivån och i trafiköverträdelserna. Detta gäller dock bara personbilar och inte den tunga trafiken. De senaste åren har både tung trafik och trafiken totalt sänkt hastigheterna, men den tunga trafiken har sedan 1996 haft en sämre utveckling.<sup>41</sup>

DIAGRAM ÖVER HASTIGHETSEFTERLEVNAD – STATLIGT VÄGNÄT



Källa: Trafikverket, e-brev 2010-10-21 och 2010-11-12.

Utöver indexmätningar av tung trafik generellt genomför Trafikverket<sup>42</sup> s.k. aktörmätningar där enskilda företag som har samarbete med Trafikverket mäts en gång om året. Dessa mätningar (som inte är statistiskt representativa utan främst till för att påverka företagen) visar ofta att den tunga trafiken går över gällande hastighetsgräns.<sup>43</sup>

<sup>40</sup> Vägverket, Kilometer nr 7, november 2007.

<sup>41</sup> Trafikverket, e-brev 2010-10-21.

<sup>42</sup> Trafikverket inrättades den 1 april 2010. Myndighetens uppdrag är att ur ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för att uppnå funktionalitet, effektivitet och hållbarhet i det samlade transportsystemet.

<sup>43</sup> Trafikverket, e-brev 2010-10-21.

Forskare vid VTI har på uppdrag av Vägtrafikinspektionen genomfört en studie av yrkesförarens syn på regelefterlevnad i trafiken. Syftet med studien, som publicerades 2008, var att få en djupare kunskap om bl.a. vad som påverkar yrkesförare att bryta mot hastighetsregler. Resultatet av studien visade att hastighetsbrott förekom i relativt stor omfattning och att de förare som hade för avsikt att bryta mot reglerna hade en mer positiv attityd till förseelsen, en norm som pekade på en hög acceptans. För dessa förare kunde handlingen även beskrivas som vanemässig. Enligt studien verkar arbetsförhållanden också ha en påverkan på detta beteende. Förarna angav den ökade konkurrensen som en orsak till att köra fort.<sup>44</sup>

Enligt Sveriges Åkeriföretag visar de mätningar som organisationen har genomfört tillsammans med Trafikverket och de största åkeriföretagen under hösten 2009 att följsamheten till hastighetsbegränsningarna blivit bättre jämfört med 2007 då man började genomföra hastighetsmätningar. Ett problem som Sveriges Åkeriföretag påtalar är att ett åkeriföretag inte får någon automatisk signal från Transportstyrelsen om någon av företagens förare skulle få sitt körkort indraget på grund av exempelvis hastighetsöverträdelser.

Sveriges Åkeriföretag framhåller också vikten av positiva morötter och att man har ett samarbete med försäkringsbolagen som innebär att de åkeriföretag som sköter sig får lägre försäkringspremier. Enligt Sveriges Åkeriföretag är det viktigt att skapa incitament för att få företagen att sköta sig. När man en tillräckligt stor mängd yrkestrafik påverkas rytmen på vägarna. Inom Sveriges Åkeriföretag finns en medvetenhet om att man ännu inte har nått dit och att man inte når alla.<sup>45</sup>

### **2.3 Cabotage**

#### *Trafikutskottets tidigare uttalanden*

Trafikutskottet har i ett utlåtande till kommissionen uppmärksammat bl.a. regleringen av cabotage och anför följande. Att tillåta cabotage medför miljöfördelar i form av ett minskat antal tomma lastbilar. Vidare kan det innebära en sänkt kostnadsnivå för transporterna. Ett säkerställande av kvalitets-, miljö- och säkerhetskraven och av likartade konkurrensvillkor förutsätter emellertid ett tydligt regelsystem och en enhetlig tillämpning. Utskottet instämmer med kommissionen i att lagstiftningen ska vara utformad så att konkurrens på lika villkor garanteras samtidigt som det inte görs avkall när det gäller säkerhet, miljöskydd och hälsa.<sup>46</sup>

#### *Allmänt om cabotage*

Begreppet cabotage, tillfällig inrikestrafik, har under senare år fått ökad uppmärksamhet genom den generellt ökande internationella integreringen av

---

<sup>44</sup> Forward S., Samuelsson P. (2008) Yrkesförarens syn på regelefterlevnad i trafiken. VTI rapport 613.

<sup>45</sup> Sveriges Åkeriföretag, möte 2010-10-27.

<sup>46</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.

transportmarknaderna i Europa. Med cabotage avses möjligheten för en transportör att utöva yrkesmässiga inrikes godstransporter i ett annat EU-land än där denne är etablerad. Den 14 maj 2010 infördes nya bestämmelser om cabotage inom EU.<sup>47</sup> Den nya definitionen av cabotage innebär i korthet att sådana transporter ska vara av tillfällig art och att en utländsk transportör får utföra högst tre inrikestransporter i ett annat EU-land under en period av sju dagar. Sedan måste transportören lämna landet. Alternativt kan åkaren inom den angivna tidsgränsen sju dagar utföra några av eller alla cabotagetransporterna i vilken medlemsstat som helst, under förutsättning att de begränsas till en cabotagetransport per medlemsstat inom tre dagar efter att den olastade inresan till den medlemsstatens territorium påbörjats. En förutsättning för att få utföra inrikestransporterna är dock att fordonet kommit in i landet med gods från ett annat land.

Även de tidigare förordningarna som var centrala för cabotage betonade den tillfälliga karaktären hos cabotagetransporterna. Begreppet ”tillfällig” har emellertid lett till stora tolkningsproblem i Sverige och i andra länder.

I förstudien har framkommit att cabotage är en fråga som kommer att fortsätta att ses över inom EU. Under 2011 avser kommissionen att ta fram ett meddelande om marknaden för godstransporter på väg. Däri kommer frågan om cabotage att inbegripas. Kommissionen kommer att återkomma 2013 med en fördjupning av vägtransportmarknaden.

#### *Cabotagets omfattning*

Enligt statistik från Trafikanalys<sup>48</sup>, Sika och Eurostat var utlandsregistrerade lastbilars cabotage i Sverige högre än svenskregistrerade lastbilars cabotage i andra länder under perioden 2004–2009. Av tabellen nedan framgår att de tyska lastbilarnas cabotage utgjorde ca 38 % av transportarbetet avseende cabotage i Sverige under 2006. Därefter kom lastbilar registrerade i Danmark och Finland. Enligt Eurostat utgjorde Sveriges del av cabotage vid transportarbetet i andra länder ca 1,3 % av cabotage för de EU-27 länderna, mätt i tonkilometer för 2008. Högsta andelen uppvisade Tyskland (15,8 %).

---

<sup>47</sup> De nya bestämmelserna återfinns i artiklarna 8–10 i 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. (Övriga bestämmelser i förordningen nr 1072/2009 ska dock tillämpas i Sverige fr.o.m. den 4 december 2011).

<sup>48</sup> Som ansvarig myndighet för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationssektorn tillhandahåller Trafikanalys statistik över cabotage.

JÄMFÖRELSE MELLAN SVENSKA LASTBILARS CABOTAGE I UTLANDET OCH UTLANDS-  
REGISTRERADE LASTBILARS CABOTAGE I SVERIGE 2004–2009 (MILJONER TONKILOME-  
TER)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Svenskregistrerade lastbilars cabotage i andra länder	170	186	164	152	222	156
Utlandsregistrerade lastbilars cabotage i Sverige	356	522	520	800	932	688
Skillnad mellan svenskregistrerade lastbilars cabotage i andra länder och utlandsregistrerade lastbilars cabotage i Sverige	186	336	356	648	710	536

Källa: Trafikanalys, Lastbilstrafik rapport 2008:22. Sika, Utländska lastbilstransporter i Sverige 2004–2006. Eurostat Statistics.

Vägverket har i en rapport från 2008 konstaterat att transportnäringen under senare år successivt har förändrats. Samtidigt som trafikarbetet har ökat kraftigt har också värdet ökat på varor och gods som transporteras. I högre grad än tidigare har transportererna blivit internationella och då med en större andel gränsöverskridande trafik som följd.<sup>49</sup>

I juni 2010 pekade den dåvarande infrastrukturministern i ett svar på en interpellation på att även om det är bra att vi nu har EU-harmoniserade regler om cabotagetransporter, hade det varit önskvärt att den inre marknaden hade öppnats upp ännu mer då fri cabotage innebär ekonomiska och klimateffektiva transporter.<sup>50</sup>

Från Sveriges Åkeriföretag anges att de nya cabotageregler som infördes i maj 2010 är bra. Att kunna bevisa förekomst av otillåten cabotage utgör i sig inte något problem. Sveriges Åkeriföretag menar samtidigt att det krävs bättre prevention genom en skärpning av sanktionsmöjligheterna i Sverige vid otillåten cabotage. En större förekomst av otillåten cabotage kan annars innebära negativa konsekvenser för näringslivet. Sveriges Åkeriföretag pekar också på att det är viktigt att transportbeställarnas ansvar skärps, för att motverka otillåten cabotage.<sup>51</sup>

## 2.4 Lastsäkring och överlast

### *Trafikutskottets tidigare uttalanden*

Riksdagen har under riksmötet 1999/2000 riktat ett tillkännagivande till regeringen avseende trafiksäkerhet och ansvaret för lastsäkring. I regeringens redogörelse för 2009/10 avseende behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen redovisas att regeringen den 14 februari 2002 har uppdragit åt Vägverket att utreda hur det straffrättsliga ansvaret för brott mot bestämmelser om lastsäkring på väg bör vara utformat. Vägverket redovisade uppdraget

<sup>49</sup> Vägverket, Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsregler m.m.. Publikation 2008:62.

<sup>50</sup> Kammarans protokoll 2009/10:134.

<sup>51</sup> Sveriges Åkeriföretag, möte 2010-10-27.



i en rapport den 6 april 2003 och rapporten har remissbehandlats. Regeringen redovisar därutöver att Näringsdepartementet under 2009 har haft ett möte med berörda branschorganisationer för att diskutera ärendets fortsatta hantering samt att ärendet bereds vidare. Trafikutskottet har i sitt yttrande till skrivelsen pekat på att det gått lång tid sedan riksdagen avgav tillkännagivandet 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>52</sup>

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, 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 väglitage och trafiksäkerhetsrisker som överlastade fordon föranleder.<sup>53</sup>

#### *Tidigare utredningar som behandlat problem kring lastsäkring och överlast*

Bristerna kring lastsäkring har uppmärksammats av dåvarande Vägverket som bl.a. i en rapport från 2008 konstaterat att det allt oftare upptäcks transporter med bristfälliga fordon, överlastar och dålig lastsäkring.<sup>54</sup> Enligt uppskattningar som Arbetsmiljöverket gjort dödas varje år 1–2 personer i olyckor som har att göra med bristfällig lastsäkring.<sup>55</sup> Därutöver skadas eller lemlästas 50–60 personer. Enligt Arbetsmiljöverket är det troligt att det finns ett stort mörkertal för denna typ av olyckor. Någon officiell statistik över det faktiska antalet dödade och skadade i lastsäkringsolyckor finns dock inte att tillgå.<sup>56</sup>

Vägverket genomför sedan 2004 årligen s.k. BWIM-mätningar. När det gäller överlastar visar Vägverkets mätningar att andelen överlastade fordon (tyngre än 35 ton) har minskat under perioden 2004–2009. Mätresultaten visar att ungefär en tredjedel av de tunga fordonen var överlastade 2004, vilket kan jämföras med 2009 då motsvarande andel var ungefär en femtedel. En slutsats som Vägverket drar är att kommunikation med transportörer och transport-

---

<sup>52</sup> Regeringens skrivelse 2009/10:75. Trafikutskottets yttrande 2009/10:TU3y Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen.

<sup>53</sup> Se bl.a. bet. 2007/08:TU6 och bet. 2008/09:TU9.

<sup>54</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Publikation 2008:62.

<sup>55</sup> I trafikförordningen (1998:1276) finns regler om last och lastsäkring. Lasten ska vara säkrad så att lastsäkringen kan motstå en kraft framåt som är minst lika stor som hela lastens vikt. Bakåt och åt sidorna ska lastsäkringen motstå minst halva lastens vikt. Vid transporter som är tyngre, bredare eller längre än vad bestämmelserna medger, krävs dispens.

<sup>56</sup> Arbetsmiljöverket, telefonsamtal 2010-06-04.

köpare har visat sig vara en framkomlig väg för att öka förståelsen för den problematik som överlast innebär.<sup>57</sup>

Trafikutskottet genomförde under riksmötet 2006/07 en uppföljning av hur stormen Gudrun hanterades inom transport- och kommunikationsområdet. I uppföljningen beskrivs bl.a. de problem som fanns i samband med bortforslingen av stormfällt virke.<sup>58</sup> Från trafikpolisen i Kronobergs län rapporterades brister i trafiksäkerheten då chaufförerna bl.a. lastade för mycket, förankrade lasten dåligt och körde för fort. Polisen menade vidare att skogsbolagen varit dåliga på att informera de utländska åkarna om vilka trafikregler som gäller i Sverige.<sup>59</sup> Under sommaren 2005 genomförde Polismyndigheten i Västra Götalands län och trafikpolisen i Kronobergs län vid två tillfällen kontroller av timmertransporter i Kronobergs län. Vid det första tillfället kontrollerades 85 fordon då det bl.a. upptäcktes 99 överträdelser mot viktbestämmelser samt 38 andra överträdelser som t.ex. bristande lastsäkring. Vid det andra tillfället stoppades och kontrollerades totalt 147 fordon, och polisen konstaterade då att regelefterlevnaden försämrats jämfört med det första kontrolltillfället. I stort sett var varje fordonskombination som stoppades överlastad, och ungefär 35 % av förarna hade slarvat med lastsäkringen. Polisen konstaterade att de svenska förarna och fordonen hade ungefär lika stor andel fordonsbrister och rapporter som sina utländska kolleger.<sup>60</sup>

#### *Polisens tillsyn på väg av lastsäkring och överlast*

Poliser och bilinspektörer utför tillsyn på väg av lastsäkring och överlast. Sanktionerna vid regelöverträdelser är föreläggande, hindrande av fortsatt färd och körförbud.

#### *Pågående aktiviteter inom området*

Ansvarsfördelningen för lastsäkring och överlast är frågor som återkommande har varit föremål för diskussioner inom myndigheter och organisationer. I oktober 2008 hölls en lastsäkringskonferens i Stockholm där företrädare för transportbranschen och olika myndigheter medverkade i olika programpunkter om regler, standarder och föreskrifter samt tillsynen av dessa. En fråga som behandlades vid konferensen och som även i övrigt varit föremål för flitig diskussion rör vem som ska ha ansvaret för lastsäkringen, dvs. den som lastat eller den som transporterar lasten.<sup>61</sup>

I januari 2010 startade Transportstyrelsen, i nära samarbete med olika intressenter och transportbranschens företrädare, ett projekt för att ta fram en stra-

---

<sup>57</sup> Vägverket, BWIM-mätningar 2009 – Sammanfattning. Publikation 2010:9.

<sup>58</sup> Rapporter från riksdagen 2007/08:RFR5 Uppföljning av hur stormen Gudrun hanterats inom transport- och kommunikationsområdet.

<sup>59</sup> Polismyndigheten i Kronobergs län 2005, Skrivelse angående skogstransporter i stormdrabbade Kronobergs län, dnr APG 325-2005-05.

<sup>60</sup> Polismyndigheten i Västra Götalands län. Redogörelse från särskilt riktad kontroll av timmertransporter i Kronobergs län den 15 och 16 juni 2005 daterad 2005-06-17 samt Polismyndigheten i Västra Götalands län 2005b, Erfarenhetsberättelse från särskilt riktad kontroll av timmertransporter i Kronobergs län den 15-18 augusti 2005 daterad 2005-08-23.

<sup>61</sup> Webbplatsen [www.mariterm.se](http://www.mariterm.se), 2010-06-03.

tegi för lastsäkring inom alla trafikslag. En kartläggning av nuläge, erfarenheter, utmaningar för lastsäkring i hela transportbranschen, regler, tillstånd, tillsyn av lastsäkring samt branschens erfarenheter och syn på regelverk och deras tillämpning på området ska avslutas under hösten (en delrapport är planerad till november 2010), och uppdraget avslutas med en slutrapport som lämnas i maj 2011. Den 1 september 2010 ägde ett första nätverksmöte rum tillsammans med transportörer, speditörer, tillverkare, representanter från olika myndigheter och försäkringsbranschen för att diskutera nuläge och framtid för lastsäkring. De två frågor som kom att hamna i fokus på mötet var vem som ansvarar för att lasten är rätt säkrad och hur vi ska få bättre och mer enhetliga regler. När det gäller vem som har ansvaret för att lasten är rätt säkrad gäller inom vägtrafiken att det alltid är föraren som är ansvarig. Ett problem kring detta som lyftes fram vid mötet var att förare ofta får last som är plomberad i lastbärare, något som innebär att föraren inte har någon möjlighet att säkerställa att lasten är rätt säkrad, men ändå är ansvarig. När det gäller branschens syn på regelverk och hur de berörda ska få bättre och mer enhetliga regler efterlystes i flera avseenden lagstiftning om sådant som redan nu finns i form av branschstandard och lathundar. Vid mötet framkom en tydlig efterfrågan på mer regler och ökad harmonisering samtidigt som det betonades att det inte får innebära krångligare regler eller för högt satta krav.<sup>62</sup>

Sveriges Åkeriföretag har framhållit behovet av att regelverket för lastsäkring ses över och att flera länder, bl.a. Finland, Belgien, Tyskland och Australien, redan har infört nya regler. Sveriges Åkeriföretag pekar även på att det vid transporter av s.k. fjärrgods i dag är containrar och trailrar som dominerar, och i dessa fall har förarna ofta inte någon möjlighet att kunna genomföra en egen kontroll av lasten.<sup>63</sup>

## 2.5 Kör- och vilotider

### *Utskottets tidigare ståndpunkt*

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. I sammanhanget påminde utskottet om att den ordinarie genomsnittliga arbetstid som tillämpas enligt den generella arbetstidslagstiftningen är begränsad till 40 timmar per vecka. Detta innebär således att gällande kör- och vilotidsregler för yrkesförare medger 16 timmar längre arbetstid per vecka jämfört med övriga arbetstagare. Utskottet framhöll även 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>64</sup>

### *Syftet med regler för kör- och vilotider*

EU har gemensamma regler när det gäller kör- och vilotider för vägtransporter med fordon eller fordonskombinationer som har en totalvikt över 3,5

---

<sup>62</sup> Webbplatsen [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se), 2010-06-03 och Transportstyrelsen, möte 2010-09-29.

<sup>63</sup> Sveriges Åkeriföretag, möte 2010-10-27.

<sup>64</sup> Bet. 2008/09:TU13 Vissa väg-, fordons- och trafikfrågor.

ton.<sup>65</sup> De gäller även bussar oavsett totalvikt. Färdskrivare används för att säkerställa att reglerna följs. Liknande regler gäller i ett stort antal länder utanför EU. Huvudsyftena med reglerna är att

- säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn
- ge förarna en god social situation
- bidra till en god trafiksäkerhet.

Reglerna gäller i alla medlemsländer och tillämpas även i EES-länderna Island, Liechtenstein och Norge. Regelverket gäller fr.o.m. den 11 april 2007.

#### *Kör- och vilotidsregler*

Den 11 april 2007 gjordes en rad ändringar av reglerna i EU om kör- och vilotider för bussar och godstransportfordon tyngre än 3,5 ton. Reglerna syftar till att säkerställa en sund konkurrens mellan aktörerna i vägtransportsektorn, ge förarna en god social situation samt bidra till ökad trafiksäkerhet.

Det finns två typer av regleringar för kör- och vilotider i den svenska yrkestrafiken. För lätta lastfordon under 3,5 ton samt taxibilar gäller nationella regler. Föraren ska föra tidbok för att visa att reglerna följs. För fordon och fordonskombinationer som är tyngre än 3,5 ton samt bussar oavsett vikt gäller EU-lagstiftning. Färdskrivare används för att säkerställa att reglerna följs. Liknande regler gäller också i ett stort antal länder utanför EU.

Reglerna om dygnsvila ger en förare möjlighet att arbeta normalt upp till 13 timmar/24 timmarsperiod (vid reducerad dygnsvila 15 timmar 3 gånger/vecka) och av dessa timmar köra 9 alternativt 10 timmar 2 gånger/vecka. Den maximala körtidsbegränsningen<sup>66</sup> per vecka är 56 timmar. Tolkningen av regelverket om körtider har vid ett flertal tillfällen prövats av domstol och befunnits vara 9 timmar alternativt 10 timmar 2 gånger/vecka. Detta innebär således att man behöver planera körningen på så sätt att man kan följa regelverket. För såväl svenska anställda förare som utländska förare i Sverige gäller också lagen (2005:395) om arbetstid vid vägtransportarbete. I vägarbetsdagslagen regleras bl.a. hur mycket en anställd får arbeta och när rast<sup>67</sup> ska tas. I de fall reglerna om körtid, raster eller dygnsvila m.m. överträds uppgår sanktionsavgiften till 3 000 kr.<sup>68</sup>

Regeringen pekar i propositionen Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet på att arbetstidsregleringen inom vägtransportområdet uppvisar en förhållandevis komplex struktur.<sup>69</sup>

---

<sup>65</sup> För svenska anställda förare och utländska förare i Sverige gäller också vägarbetsdagslagen från den 1 juli 2005.

<sup>66</sup> Körtid är tid som registreras som körning i färdskrivaren eller manuellt av föraren då färdskrivaren tillfälligt är ur funktion.

<sup>67</sup> Rast är en period under vilken föraren inte får köra eller utföra något annat arbete och som endast ska utnyttjas för återhämtning.

<sup>68</sup> TSFS 2009:138.

<sup>69</sup> Prop. 2010/11:30.

Sveriges Åkeriföretag menar att nuvarande regelverk är trubbigt och att branschen känner sig jagad och pressad. Ett problem är att det kan vara svårt att följa regelverken på grund av oplanerade händelser som kan ske under resorna. Som exempel anges att det ibland inte finns någon ledig uppställningsplats för lastbilen och att föraren då måste köra vidare och därmed bryter mot kör- och vilotiderna. Sveriges Åkeriföretag betonar också när det gäller den nya företagskontrollen av kör- och vilotider att det bör tillämpas någon typ av toleransnivå för avvikelser, antingen i form av generellt avdrag eller avdrag för respektive förare.<sup>70</sup>

I Transportstyrelsens framställning om kontroll av kör- och vilotider som lämnades till regeringen i juli 2010 uppges att trötthet hos förare i många fall är en starkt bidragande orsak till att olyckor sker. När det gäller systematiska brott mot kör- och vilotider i ett företag har det i många fall sin grund i andra orsaker än bristande trafiksäkerhetstänkande. För företagen kan överträdelser av kör- och vilotidsreglerna ge konkurrensfördelar genom att företagets kostnader hålls nere i förhållande till konkurrenterna.<sup>71</sup>

#### *Ansvar för företagskontroller överförs till Transportstyrelsen*

Som tidigare beskrivits genomförs i dag kontroller av kör- och vilotider på väg och hos företag av Polisen. Från den 1 januari 2011 avser regeringen att överföra kontrollerna hos företagen av kör- och vilotider från Polisen till Transportstyrelsen medan polisen fortsätter att ha ansvar för att kontrollera yrkesförarnas kör- och vilotider på väg. I den framställning som myndigheten lämnade till regeringen under våren 2010 redovisas bl.a. myndighetens bedömningar i frågan. Transportstyrelsen uppger att kontrollen ska genomföras som en traditionell kontroll, vilket också ligger till grund för bestämmelserna i kontrolldirektivet. Kontrollen kommer normalt att ske utifrån det material som företaget skickar in (t.ex. utskriften från den digitala färdskrivaren, lista över förare m.m.).

Inom Transportstyrelsen har en utblick genomförts över hur man i andra länder har valt att gå till väga för att genomföra tillsyn av kör- och vilotider. När det gäller tillsyn inom vägområdet mer allmänt har Transportstyrelsen pekat på att Island, Finland och Holland visar stora likheter med Sverige.<sup>72</sup>

Regeringen har föreslagit riksdagen att Arbetsmiljöverkets tillsynsuppgifter av arbetstidsbestämmelserna enligt lagen (2005:395) om arbetstid vid visst vägtransportarbete överförs till Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2011. Lagen tillämpas på arbete som utförs av mobila arbetstagare som är anställda av företag etablerade i en medlemsstat och som deltar i vägtransporter som tillämpar följande förordningar och överenskommelser:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtrans-

<sup>70</sup> Sveriges Åkeriföretag, möte 2010-10-27.

<sup>71</sup> Transportstyrelsen, Kontroll av kör- och vilotider i företag. Framställning till regeringen, PM 2010-07-01.

<sup>72</sup> Transportstyrelsen, möte 2010-09-29.

- portområdet 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, eller
- Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

Enligt förslaget kommer Transportstyrelsen att ha rätt att av arbetsgivaren på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. För att kunna utöva tillsynen kommer Transportstyrelsen att ha rätt att få tillträde till arbetsställena.<sup>73</sup>

#### *Krav på medlemsländerna att genomföra kontroller av kör- och vilotider*

I en rapport från Vägverket 2008 uppmärksammades den begränsade omfattningen i de kontroller som polisen genomförde avseende kör- och vilotider. Enligt Vägverket har under de senaste åren ca 1 % av det totala antalet arbetsdagar som utförs vid vägtransporter av gods och passagerare kontrollerats med avseende på kör- och vilotider. I undersökningen framkom att närmare två tredjedelar av förarna vid kontrollen uppvisade någon typ av anmärkning avseende kör- och vilotider.<sup>74</sup>

Enligt kontrolldirektiv 2006/22/EG (artikel 2) ska medlemsstaterna lägga upp ett system för ändamålsenliga och regelbundna kontroller, och Sverige är genom detta direktiv ålagt att uppfylla dessa krav. Enligt det tidigare kontrolldirektivet (88/599/EEG) skulle varje medlemsstat kontrollera 1 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) nr 3821/85. Enligt nuvarande kontrolldirektiv ska motsvarande kontroller göras av minst 2 % av arbetsdagarna fr.o.m. den 1 januari 2008 och minst 3 % fr.o.m. den 1 januari 2010. Från och med den 1 januari 2012 får kommissionen öka denna lägsta procentandel till 4 %.

Under 2008 producerades ca 30,6 miljoner arbetsdagar inom kör- och vilotidsområdet, vilket betyder att ca 600 000 dagar är föremål för kontroller. Enligt Transportstyrelsens prognoser bör knappt 1 miljon arbetsdagar kontrolleras under 2011 då antalet arbetsdagar uppskattas öka till ca 40,7 miljoner. Av dessa ska minst hälften utgöra företagskontroller. Fram till 2008 utförde Vägverket kontroller av motsvarande 350 000 arbetsdagar per år. Enligt Transportstyrelsens framställning till regeringen är prognosen att andelen digitala färdskrivare, som kan effektivisera kontrollerna, kan uppgå till närmare 100 % tidigast 2017.

Kontrolldirektiv 2006/22/EG föreskriver numera att minst 30 % av det totala antalet kontroller av arbetsdagar ska utföras på väg och att minst 50 % ska utföras i företagets lokaler. Varje medlemsstat beslutar om fördelningen av resterande 20 % av antalet arbetsdagar som ska kontrolleras. Enligt Transportstyrelsens förslag till regeringen ska 50 % av kontrollerna av kör- och vilotider ske på väg och 50 % i företagets lokaler.

---

<sup>73</sup> Prop. 2010/11:30.

<sup>74</sup> Vägverket. Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m. Publikation 2008:62.

Transportstyrelsen har i sin framställning till regeringen bedömt att det finns ett rekryteringsbehov på motsvarande 30 kontrollanter, utredare och lednings- eller stödfunktioner för att hantera den nya uppgiften att genomföra företagskontroller av kör- och vilotider inom myndigheten. Enligt Transportstyrelsen kommer kontrollbehovet att successivt minska i takt med ökad effektivitet i kontrollverksamheten då antalet fordon med digitala färdskrivare ökar.<sup>75</sup>

Sveriges Åkeriföretag har pekat på att det finns stora skillnader när det gäller olika länders tillsynsutövning av att kör- och vilotider följs.<sup>76</sup>

#### *Digitala färdskrivare*

I juni 2010 har den dåvarande infrastrukturministern i ett svar på en interpellation bekräftat att det föreligger problem med teknikutveckling och i vissa delar en alltför detaljerad reglering. Samtidigt pekade infrastrukturministern på att Sverige arbetar för att förenkla och förtydliga förutsättningarna för förarna i de genomförandekommittéer som kopplas till EU-rättsakterna och att Sverige arbetar för en regelförenkling och att allt fler medlemsländer påtalar att regelverket kring kör- och vilotiderna är alltför detaljerat.<sup>77</sup>

I samband med förstudiens genomförande har Sveriges Åkeriföretag framhållit att de strikta regler som finns kring kör- och vilotider medför problem för yrkesförarna vid åkeriföretagen. Enligt Svensk Åkeriförening försvåras situationen av att de digitala färdskrivarna uppvisar kvalitativa brister när det gäller registrering av kör- och vilotider samt att färdskrivarna av många förare upplevs som inte användarvänliga, något som i sin tur blir ett arbetsmiljöproblem för förarna.<sup>78</sup> Vid överträdelse av regler om att på färdskrivarblad eller på utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista redovisa avsteg från förordningens bestämmelser blir sanktionsavgiften 1 800 kr. Då sanktionsavgift beslutas gemensamt för flera överträdelser får det sammanlagda beloppet uppgå till högst 10 000 kr.<sup>79</sup>

Kommissionen har i sitt arbetsprogram annonserat att det under 2011 kommer att ske en genomlysning och ändringsförslag avseende förordning (EC) no 3821/85 om digitala färdskrivare.<sup>80</sup>

---

<sup>75</sup> Transportstyrelsen. Lägesrapport om ett övertagande av kontroller av kör- och vilotider i företag. Dnr TSV 2009-16134.

<sup>76</sup> Sveriges Åkeriföretag, möte 2010-10-27.

<sup>77</sup> Kammararens protokoll. Riksdagens protokoll 2009/10:134.

<sup>78</sup> Sveriges Åkeriföretag, möte 2010-10-27.

<sup>79</sup> TSFS 2009:138.

<sup>80</sup> European Commission, Annexes to the communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions, Commission Work Programme 2011. Brussels, 27.10.2010 COM(2010) 623 final Vol. II.

### 3 Förslag till upplägg av huvudstudie

#### *Bakgrund och syfte*

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. Riksdagen har därutöver i maj 2009 fattat beslut om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Yrkestrafiken utgör en av flera viktiga delar i det svenska transportsystemet och har därför stor betydelse för möjligheten att uppfylla det transportpolitiska målet.<sup>81</sup> Trafikutskottet har återkommande tagit upp olika frågor som berör yrkestrafiken. Hastighetsfrågan har identifierats som särskilt viktig vid utarbetandet av nollvisionens etappmål 2020. När det gäller cabotage 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 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. Utskottet har uppmärksammat frågan om överlastade fordon och pekat på att de motverkar såväl trafiksäkerhet, fordonsekonomi som rättvisa konkurrensförhållanden inom transportnäringen. Riksdagen har också riktat ett tillkännagivande till regeringens avseende trafiksäkerhet och ansvaret för lastsäkring.

En uppföljning av tillsynen inom yrkestrafiken föreslås syfta till att ge trafikutskottet ett fördjupat kunskapsunderlag, vilket kan användas bl.a. i samband med behandlingen av budgetpropositionen hösten 2011 samt kommande propositioner och motioner inom området.

#### *Inriktning*

Uppföljningen genomförs i två steg. I det första steget har en förstudie tagits fram med en kartläggning av området. I ett andra steg genomförs en huvudstudie inom yrkestrafik på väg, dock inte persontransporter, som föreslås innefatta en uppföljning av regler och tillsyn inom området. Huvudstudien föreslås bli inriktad på att belysa följande frågor avseende kör- och vilotider, lastsäkring och överlast, hastigheter samt cabotage.

- 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 kontrollarbete av yrkestrafiken organiserats och lagts upp efter de sedan 2010 genomförda organisationsförändringarna?
- Hur används myndigheternas resurser för tillsyn och på vilket sätt görs prioriteringar mellan olika tillsynsinsatser av yrkestrafiken?
- Hur ser samverkan ut dels mellan de myndigheter som utövar tillsyn och kontroll över yrkestrafiken, dels mellan myndigheter och yrkestrafikens branschorganisationer?

---

<sup>81</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.



- 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 problem?
- Vilka praktiska problem och kostnader innebär 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* kan även belysas vilket arbete som har bedrivits på EU-nivå för att förenkla reglerna. Därutöver kan även ingå att belysa om nuvarande system för tillsyn av kör- och vilotider innebär att det finns skillnader i hur noga svenska respektive utländska åkare kontrolleras.

För *lastsäkring och överlast* kan även ansvarsfördelningen mellan beställare och utförare av transporter studeras samt vilka konsekvenser den får för bl.a. trafiksäkerheten. Därutöver kan exempel hämtas från hur andra länder har valt att lösa frågan om ansvar för lastsäkring respektive överlast och vilka erfarenheter det finns av att tillämpa alternativa system för ansvarsfördelning.

För *cabotage* kan även belysas hur cabotageregler tillämpas och om de nya reglerna har underlättat tolkningen av vad som avses med tillfällig i reglerna för cabotage. Här kan även ingå att studera om det finns skillnader i hur noga svenska respektive utländska åkare kontrolleras. En jämförelse kan göras mellan kontrollen i Sverige och några av de länder som har en hög andel av de cabotage som utförs i Sverige.

#### *Genomförande*

I första hand föreslås att frågorna om tillsynen av kör- och vilotider, lastsäkring och överlast, cabotage samt hastigheter blir belysta inom ramen för en sammanhållen uppföljning. Ett alternativ till att genomföra en huvudstudie som samtidigt omfattar alla fyra områden kan vara att något av dessa områden prioriteras bort eller att uppföljningen delas upp i två steg.

För att besvara frågeställningarna föreslås att fyra län väljs ut och att tillsynen av lastbilstrafiken inom yrkestrafiken i dessa län studeras mer ingående. Uppgifter inhämtas genom bl.a. intervjuer som genomförs med både berörda myndigheter och företrädare för åkeribranschen. För att få underlag som belyser frågan om tillsynen av den yrkestrafik som utförs av svenska och utländska åkerier i Sverige kan ses som tillräcklig i förhållande till det transportpolitiska målet, görs även en internationell utblick över hur andra länder har utformat sina tillsynssystem över yrkestrafiken.

För att genomföra uppföljningen föreslås att trafikutskottet utser en ledamotsammansatt uppföljningsgrupp med uppgift att följa uppföljningsarbetet och lämna synpunkter. Ett liknande arbetssätt tillämpades då trafikutskottet under den förra mandatperioden genomförde en uppföljning av pumplagen

(2009/10:RFR7). Vidare föreslås att underlagen för uppföljningen tas fram av utvärderings- och forskningsfunktionen vid riksdagens utredningstjänst i samarbete med utskottskansliet. Extern kompetens kan eventuellt komma att anlitas för att bl.a. medverka i att ta fram underlag som belyser andra länders system för tillsyn av yrkestrafiken.

Enligt förslaget inleds en huvudstudie i december 2010. En delavrapportering kan göras för utskottet i samband med budgetberedningen under hösten 2011 och en slutlig avrapportering av huvudstudien kan ske i utskottet under våren 2012.

#### *Avgränsning*

Lastbilar, bussar och taxi utför olika delar av den yrkestrafik som sker på de svenska vägarna. Att huvudstudien föreslås bli inriktad på att studera tillsynen över yrkestrafik på väg, dock inte persontransporter, utesluter inte att utskottet senare kan ta ställning till att inom ramen för ytterligare uppföljningar studera den tillsyn som utövas över taxi- respektive busstrafik.

## BILAGA: Några fakta om transportbranschen

Yrkesmässig trafik kan bedrivas som godstrafik (avser transporter av gods), linjetrafik (för persontransporter som är tidtabellsbundna och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig), taxitrafik (för persontransporter med personbil eller lätt lastbil som inte är linjetrafik) samt beställningstrafik med buss (för persontransporter med buss, tung lastbil, terrängmotorfordon eller traktortåg som inte är linjetrafik). Bara den som har trafiktillstånd får bedriva yrkesmässig trafik.<sup>82</sup> Inom yrkestrafiken finns branschorgan, bl.a. Sveriges Åkeriföretag, Svenska Bussbranschens Riksförbund och Svenska Taxiförbundet.

Transportbranschen består av vägtransport av gods, sjötransport, lufttransport, järnvägstransport, kollektivtrafik och taxitrafik. Under 2007 uppgick antalet företag i den svenska transportbranschen till följande.

- Vägtransport av gods: Totalt 14 132 varav 14 003 åkerier, 116 lastbilscentraler och 13 logistikföretag.
- Sjötransport: Totalt 1 124 varav 155 rederier och 969 annan sjötransport.
- Lufttransport: Totalt 235 varav 210 företag för persontransport och 25 företag för godstransport.
- Järnvägstransport: Totalt 32 varav 10 företag för persontransport och 22 företag för godstransport.
- Kollektivtrafik: Totalt 1 053 varav 20 beställare, 41 operatörer och 992 övrig buss.
- Taxitrafik: Totalt 7 402 varav 7 309 taxiåkerier och 93 beställningscentraler.

Den svenska transportbranschens nettoomsättning uppgick för 2007 till knappt 200 miljarder kronor. Under perioden 1997–2007 ökade omsättningen i transportbranschen med nära 100 %. Det kan jämföras med att BNP under samma period ökade med ca 60 %. Antalet anställda i transportbranschen har under samma period ökat med ca 30 %.<sup>83</sup> Med hälften av de anställda i transportbranschen och nästan hälften av den totala omsättningen utgör vägtransport av gods den största delen av transportbranschen.

ANTAL ANSTÄLLDA OCH NETTOOMSÄTTNING (MILJONER KRONOR) I TRANSPORTBRANSCHENS SEX DELBRANSCHER, 2007

<i>Transportbransch</i>	<i>Antal anställda</i>	<i>Nettoomsättning</i>
Vägtransport av gods	62 596	109 172
Kollektivtrafik	28 919	44 317
Sjötransport	13 168	40 880
Lufttransport	4 474	19 461
Järnvägstransport	7 756	15 139
Taxitrafik	9 454	10 208

Källa: Sika, Transportbranschen – hur står det till? Sika Statistik 2009:6.

<sup>82</sup> Yrkestrafiken regleras bl.a. genom yrkestrafiklagen (1998:490) och yrkestrafikförordningen (1998:779).

<sup>83</sup> Sika. Transportbranschen – hur står det till? Sika statistik 2009:6,

## Referenser

- 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:TU14 *Mål för framtidens resor och transporter.*
- Bet. 2008/09:TU9 *Godkännande av motorfordon m.m.*
- Bet. 2009/10:TU6 *Transportstyrelsens verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet.*
- Bet. 2009/10:TU8 *Fordonsbesiktning.*
- Bet. 2009/10:TU12 *Vissa trafiksäkerhetsfrågor.*
- Bet. 2009/10:FiU12 *En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn.*
- European Commission, *Annexes to the communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions.* Commission Work Programme 2011. Brussels, 27.10.2010 COM(2010)623 final, Vol. II.
- Europeiska kommissionens meddelande *Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem*, 17 juni 2009 (KOM (2009)279).
- 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.
- Näringsdepartementet. Regeringsbeslut II 9, N2007/5530/TR.
- Polismyndigheten i Kronobergs län 2005, *Skrivelse angående skogstransporter i stormdrabbade Kronobergs län*, dnr APG 325-2005-05.
- 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 yrkestrafikområdet.*
- Prop. 2009/10:32 *Fordonsbesiktning.*
- Prop. 2010/11:1 *Budgetpropositionen för 2011.*
- Prop. 2010/11:30 *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet.*
- Rapporter från Riksdagen 2007/08:RFR5 *Uppföljning av hur stormen Gudrun hanterats inom transport- och kommunikationsområdet.*
- Sika (2008): *Vägtrafikskador 2007. Statistik 2008:27.*
- Sika (2008): *Fordon 2008 – Tema yrkestrafik.*

- Sika (2009): *Transportbranschen – hur står det till?* Sika 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.*  
Svensk Åkeritidning nr 6, 2010.  
Sveriges Åkeriföretag, *Trafiksäkerhet – ditt ansvar.* Broschyr.  
Sveriges Åkeriföretag, SÅ Certifiering. Nr 1, mars 2010.  
Trafikuskottets 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.*  
Transportstyrelsen, *Kontroll av kör- och vilotider i företag.* Framställning till regeringen, PM 2010-07-01.  
Transportstyrelsen, *Lägesrapport om ett övertagande av kontroller av kör- och vilotider i företag,* dnr TSV 2009-16134.  
Transportstyrelsen, *Transportstyrelsens årsredovisning för 2009.*  
Vägfrikinspektionen (2008): *Länsstyrelsernas trafiksäkerhetstillsyn över den yrkesmässiga trafiken.* Publikation 2008-01.  
Vägverket, *Kilometer nr 7,* november 2007.  
Vägverket, *BWIM-mätningar 2009 – Sammanfattning.* Publikation 2010:9.  
Vägverket (2008): *Regeringsuppdrag – Uppdrag att se över kontrollen av kör- och vilotidsreglerna m.m.* Publikation 2008:62.  
Vägverket publikation 2008:5. *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 1997–2007.*

### **Webbplatser**

- [www.mariterm.se](http://www.mariterm.se), 2010-06-03.  
[www.ntf.se](http://www.ntf.se), 2010-06-03.  
[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se), 2010-06-03.