

Upprättad av  
Väg- och järnvägsavdelningen

## **Uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken**

3. Skapar den nuvarande regleringen av beställaransvar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen?

Delredovisning av regeringsuppdrag N2015/06815/MRT



**Innehåll**

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>6</b>
1.1 Uppdraget .....	6
1.2 Förutsättningar för utredningen och delredovisningen .....	6
1.3 Genomförande av uppdraget .....	7
1.3.1 Kartläggning och analys .....	7
1.3.2 Samverkan .....	7
1.3.3 Koppling till andra deluppdrag .....	8
1.4 Disposition och avgränsning för delrapporten .....	9
<b>2 GÄLLANDE RÄTT.....</b>	<b>10</b>
2.1 Vad är beställaransvar? .....	10
2.2 Förutsättningar för att beställaren ska hållas ansvarig enligt de straffrättsliga reglerna om beställaransvar .....	11
2.2.1 Allmänt.....	11
2.2.2 Objektiva förutsättningar för straffansvar .....	11
2.2.3 Subjektiva förutsättningar för straffansvar .....	11
2.2.4 Vem är beställaren? .....	12
2.2.5 Straffskalor för beställaransvaret.....	12
<b>3 EN TITT I BACKSPEGELN .....</b>	<b>13</b>
3.1 Beställaransvarets införande med undersökningsplikt .....	13
3.2 Beställaransvaret utvidgas även till persontransporter .....	13
3.3 Undersökningsplikten försvinner.....	14
3.4 Den nya yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen införs .....	15
3.5 Utredningar i tiden efter att nya yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen infördes .....	15
3.5.1 Transportstyrelsens utredning om beställaransvar för överträdelse av reglerna om cabotage .....	15
3.5.2 Politisk behandling av frågan om ett skärpt beställaransvar ....	16
<b>4 FRÅN VÄGKONTROLL TILL LAGFÖRING MOT BESTÄLLAREN.....</b>	<b>18</b>
4.1 Vägen mot lagföring.....	18
4.2 Vägkontroll och anmälan .....	18
4.3 Förundersökning.....	19
4.4 Lagföring .....	20
4.5 Hur är Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten organiserade i dessa frågor?.....	20
4.5.1 Polismyndigheten .....	20
4.5.2 Åklagarmyndigheten.....	21
<b>5 UTREDS OCH LAGFÖRS BESTÄLLARE? .....</b>	<b>22</b>
5.1 Efterfrågade och inhämtade uppgifter .....	22

5.1.1	Allmänt.....	22
5.1.2	Uppgifter från Polismyndigheten .....	22
5.1.3	Uppgifter från Åklagarmyndigheten.....	23
5.1.4	Uppgift från domstol .....	23
5.2	Sammanfattning.....	24
<b>6</b>	<b>VARFÖR UTREDS OCH/ELLER LAGFÖRS INTE BESTÄLLARNA? .....</b>	<b>25</b>
6.1	Allmänt.....	25
6.2	Finns det grundbrott och/eller grundöverträdelser?.....	25
6.3	Finns det yrkesmässiga beställare? .....	25
6.3.1	Olaga taxitrafik.....	25
6.3.2	Överträdelse av reglerna om cabotage, avsaknad av internationella tillstånd och olaga yrkesmässig trafik .....	26
6.4	Svårigheter vid vägkontroll och anmälan.....	26
6.5	Svårigheter vid förundersökning och lagföring .....	28
6.5.1	Gränsöverskridande brott och överträdelser .....	28
6.5.2	Osäkerhet kring gränsdragningar.....	29
6.5.3	Särskilt om överträdelse av reglerna om cabotage.....	29
6.6	Kompetens hos berörda aktörer .....	30
6.7	Sammanfattande analys .....	30
<b>7</b>	<b>ANSVAR FÖR ATT TRANSPORTTIDSSCHEMAN ÄR FÖRENLIGA MED REGELVERKET OM KÖR- OCH VILOTIDER.....</b>	<b>32</b>
7.1	Gällande rätt .....	32
7.2	Från vägkontroll till sanktionsavgift mot beställaren .....	32
7.3	Utreds och lagförs beställaren? .....	33
7.4	Varför utreds och lagförs inte beställaren? .....	33
<b>8</b>	<b>INTERNATIONELL UTBLICK.....</b>	<b>34</b>
8.1	Genomförande .....	34
8.2	Danmark .....	34
8.3	Norge .....	34
8.3.1	Brott mot förordningar (EU) nr 1071/2009 och nr 1072/2009 ..	34
8.3.2	Brott mot förordning (EG) 561/2006 .....	35
8.3.3	Brott mot taxilagstiftning .....	35
8.4	Finland .....	35
8.5	Storbritannien.....	36
8.6	Polen.....	37

## Sammanfattning

I den här delrapporten redogör Transportstyrelsen för vad som hittills har framkommit i utredningen av om den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen.

Vi har konstaterat att inga beställare lagförs med stöd av reglerna om beställaransvar och att det inte heller är särskilt vanligt med utredningar mot beställarna.

Vi har påbörjat en djupgående kartläggning och analys av orsaken till att reglerna om beställaransvar inte tillämpas. Vi vill ta reda på om regleringen utgör ett problem och/eller om det finns andra orsaker till att lagstiftningen inte används.

I delrapporten beskriver vi hur regleringen ser ut och hur den har förändrats över tid. Vi redogör också för processen från vägkontroll till lagföring mot beställaren och för hur de berörda myndigheterna är organiserade i frågor kring detta.

Vi har konstaterat att den bristande lagföringen av beställare inom yrkestrafiken inte kan förklaras av att det saknas trafikutövare som begår brott eller överträdelser som kan ligga till grund för beställaransvar.

Att det inte lagförs beställare för olaga taxitrafik kan bero på att det, fränsett samhällsbeställda resor, är ovanligt med yrkesmässiga beställare i den branschen. Vid godstrafik är det dock vanligt med yrkesmässiga beställare som omfattas av regelverket om beställaransvar. När det gäller övrig nu aktuell yrkestrafik talar utredningen så här långt för att orsaken till den bristande lagföringen istället är att det inte upprättas anmälningar och inte heller genomförs förundersökningar om beställaransvar i någon högre grad.

Det har inte varit möjligt för Polismyndigheten att ta fram någon statistik som visar hur vanligt det är att polis inleder förundersökningar om beställaransvar, som sedan läggs ned innan de når åklagare. För att utreda detta och ta reda på vad som kan orsaka problem vid vägkontroll och utredning har vi istället intervjuat representanter från Polismyndigheten. Genom dessa intervjuer har vi identifierat vissa utredningar som är av intresse att granska närmare i vårt uppdrag.

För att få en uppfattning om hur stort problemet är ska vi gå igenom utredningar som ligger till grund för lagföring eller sanktion mot trafikutövaren.

Eftersom vi inte har nått fullständig klarhet kring vad orsakerna till problemet är och hur stort problemets omfattning är har vi inte påbörjat arbetet med att skapa lösningar. Vi vill också färdigställa den internationella utblicken och rådgöra med berörda aktörer innan vi börjar arbeta med det.

# 1 Inledning

## 1.1 Uppdraget

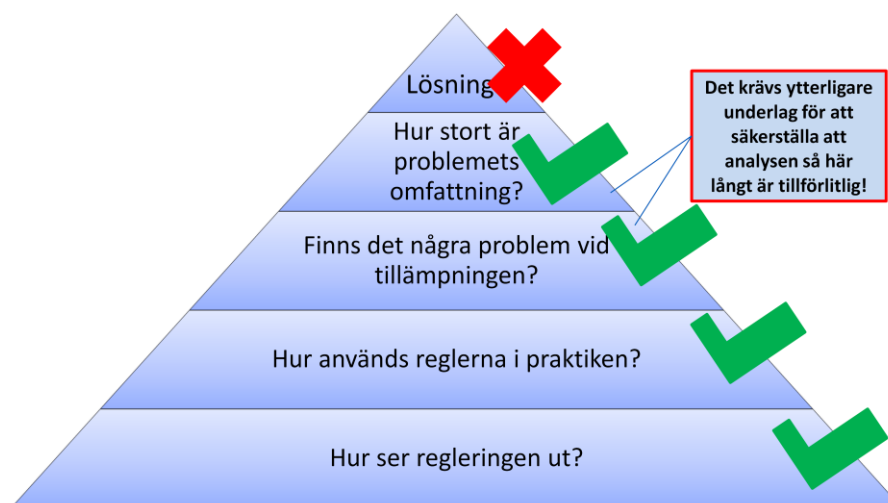
Transportstyrelsen har den 1 oktober 2015 fått i uppdrag av regeringen att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken. Den här delrapporten behandlar punkten 3 i uppdraget; alltså frågan om den nuvarande regleringen av beställaransvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen.

Av uppdraget framgår att detta deluppdrag om möjligt bör slutredovisas den 15 mars 2016. Vi har bedömt att det inte är lämpligt att slutredovisa deluppdraget ännu, eftersom frågan kräver fortsatt utredning. .

## 1.2 Förutsättningar för utredningen och delredovisningen

Enligt skälen för uppdraget har riksdagen bl.a. tillkännagett för regeringen att det behövs en översyn av det nuvarande beställaransvaret i syfte att klargöra hur en skärpning bör utformas för att få ordning och reda i transportbranschen. Trafikutskottet har exempelvis konstaterat att en beställare inte längre har undersökningsplikt i förhållande till de transportföretag som anlitas. Enligt utskottet finns det nu ett behov av en mer djupgående belysning av om den nuvarande utformningen av beställaransvaret kan utgöra ett problem och hur omfattande det i sådana fall är.

För att fullgöra uppdraget har vi påbörjat en djupgående kartläggning och analys av reglerna beställaransvar. Vi vill ta reda på om regleringen utgör ett problem och/eller om det finns andra svårigheter med hanteringen av beställaransvar inom yrkestrafiken. Vi har arbetat enligt följande modell.



I enlighet med vad som framgår av modellen ovan och vid respektive avsnitt i delrapporten saknar vi fortfarande visst material för att kunna belysa problemet och dess omfattning på ett heltäckande och tillförlitligt sätt. Vi har därför inte påbörjat arbetet med att skapa lösningar och kan därför inte lämna någon slutredovisning.

### **1.3 Genomförande av uppdraget**

#### **1.3.1 Kartläggning och analys**

Frågan om beställaransvar är komplex och juridiskt komplicerad. Inledningsvis har vi därför kartlagt och analyserat hur bestämmelserna är utformade och under vilka förutsättningar en beställare kan hållas ansvarig. Vi har också kartlagt hur regelverket har förändrats över tid.

För att få en uppfattning om i vilken omfattning beställare lagförs - eller i vart fall utreds - för otillåtna transporter har vi samlat in information från Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och domstolar. På sätt som framgår av avsnitt 5 har det inte varit möjligt att inhämta fullständig statistik från Polismyndigheten. Vi har då på andra sätt försökt att få en rättvisande bild av förhållandena. Underlaget är ännu inte komplett, men vi redovisar vad vi sett hittills tillsammans med en inledande analys kring detta.

För att få en uppfattning om vilka svårigheter som finns vid utredning av beställaransvar har vi intervjuat representanter från Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten. Vi har också utrett hur dessa myndigheter är organiserade i arbetet med beställaransvar inom yrkestrafiken och därtill hörande brott och överträdelser.

Vi har också påbörjat en internationell utblick för att ta reda på hur beställaransvaret är reglerat i andra europeiska länder och hur regelverket tillämpas där. Vi har ännu inte fått svar på samtliga förfrågningar. Det är också så att vissa svar kan behöva utredas djupare inom ramen för det fortsatta arbetet med uppdraget. Vi redovisar en sammanställning av det hittills inkomna underlaget i delrapporten.

#### **1.3.2 Samverkan**

Det är Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten som hanterar utredningar om beställaransvar. Arbetet har därför präglats av en omfattande samverkan mellan projektgruppen och representanter för dessa myndigheter. Myndigheterna har medverkat vid workshops och vid enskilda möten med projektgruppen.

Vi har också inhämtat synpunkter från branschorganisationer och andra berörda aktörer. Dessa synpunkter kan i korthet sammanfattas enligt följande.

- Dagens beställansvar fungerar inte tillfredsställande.
- Det är ett problem eftersom det är först när alla i transportkedjan tar ansvar som konkurrens kan ske på rättvisa villkor och under socialt drägliga förhållanden.
- Orsakerna till att beställansvaret inte fungerar kan vara olika beroende på vilket brott eller överträdelse som det är fråga om.

Vissa aktörer har framfört att ansvarsbestämmelsen bör öppnas upp så att den som är mest straffvärd i transportkedjan hålls ansvarig. Det har också inkommit synpunkter kring att även fler beteenden kopplade till sociala förhållanden vid den yrkesmässiga trafiken bör beläggas med ett tydligt beställansvar.

Vissa aktörer har anfört att ett införande av en uttrycklig undersökningsplikt i beställansvarsbestämmelserna kan medföra att beställarna tar ett större ansvar. Det har dock betonats att det måste säkerställas att undersökningsplikten går att uppfylla på ett rättssäkert sätt. I det sammanhanget uppmärksammades bl.a. problemet att det idag inte kan ställas krav på att föraren har handlingar i fordonet vid cabotagetransporter. Vi har även fått flera synpunkter och förslag på undersökningspliktens utformning och omfattning.

Eftersom vi inte har påbörjat arbetet med att ta fram en lösning ännu tar vi med oss synpunkterna från berörda aktörer i det fortsatta utredningsarbetet.

### 1.3.3 Koppling till andra deluppdrag

För att beställansvar ska bli aktuellt förutsätts det att en transportör har begått ett brott eller en överträdelse som kan ligga till grund för beställansvar, exempelvis överträdelse av reglerna om cabotage eller olaga yrkesmässig trafik.

Inom ramen för arbetet med deluppdrag 1 ska bl.a. de nya bestämmelserna om cabotagetransporter följas upp. I enlighet med vad som framgår av den delrapporten har sanktionsväxlingen tydliggjort att berörda myndigheter har olika uppfattning om när bestämmelsen om sanktionsavgift ska tillämpas. Det kan i sin tur även påverka tolkningen av vad som är att bedöma som olaga yrkesmässig trafik.

I arbetet med det deluppdraget kommer Transportstyrelsen att, i samråd med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten, redovisa myndigheternas olika uppfattningar och närmare beskriva vilka problem som har uppkommit i och med sanktionsväxlingen. Resultatet av den sammanställningen kommer att få betydelse för frågan om beställansvar, eftersom frågan om vad



beställaren ska kontrollera beror på vilket brott eller överträdelse som ligger till grund för beställaransvaret.

Inom ramen för arbetet med deluppdrag 4 ska Transportstyrelsen överväga olika alternativ för hur EU:s regler kan ändras så att krav på dokumentation kan ställas direkt vid vägkontrollen. Det kan påverka förutsättningarna för vad en beställare kan kontrollera på ett rättssäkert sätt. Vad som framkommer vid den utredningen har därför bäring på aktuellt beställaransvar och kommer att beaktas i den fortsatta utredningen.

#### **1.4 Disposition och avgränsning för delrapporten**

Beställaransvaret som avser olaga yrkesmässig trafik, överträdelse av reglerna om cabotage och avsaknad av vissa internationella tillstånd samt olaga taxitrafik är straffrättsligt och behandlas i avsnitt 2-6.

När det gäller regelverket om kör- och vilotider finns det ett ansvar för beställare att se till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med förordningen. Den näringsidkare som bryter mot det ska sanktioneras med en administrativ avgift. Detta ansvar, som alltså inte är straffrättsligt, behandlas i avsnitt 7.

Vi har också noterat att vissa bestämmelser i regelverket om transport av farligt gods innefattar ett ansvar för beställaren. Detta ansvar kommer inte att behandlas i den här delrapporten. Under den fortsatta utredningen kommer vi att ta ställning till om och hur dessa bestämmelser ska beröras.

## **2 Gällande rätt.**

### **2.1 Vad är beställaransvar?**

Beställaransvaret är ett av flera instrument för att komma till rätta med missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken. Att det finns ett beställaransvar kopplat till ett brott eller en överträdelse innebär att inte bara den som begått den otillåtna transporten kan ställas till ansvar, utan även den som har beställt transporten.

Inom yrkestrafiken finns det straffrättsliga bestämmelser om beställaransvar knutna till följande brott eller överträdelser.

#### **1. Olaga yrkesmässig trafik**

När yrkesmässig trafik har bedrivits utan tillstånd och den som yrkesmässigt slutit avtal om transporten, för egen eller annans räkning, känt till eller haft skälig anledning att anta att tillstånd saknades. Straffet för beställaren är böter eller fängelse i upp till ett år.<sup>1</sup>

#### **2. Överträdelse av reglerna om cabotage eller avsaknad av vissa internationella tillstånd**

När en yrkesmässig beställare känt till eller haft skälig anledning att anta att en cabotagetransport skett i strid med internationella regler eller om det saknats gemenskapstillstånd, tillstånd för linjetrafik, förartillstånd eller tillstånd om tillfällig internationell persontransport med buss.<sup>2</sup> Straffet för beställaren är böter.

#### **3. Olaga taxitrafik**

När taxitrafik har bedrivits utan tillstånd och den som yrkesmässigt slutit avtal om transporten, för egen eller annans räkning, känt till eller haft skälig anledning att anta att tillstånd saknades. Straffet för beställaren är böter eller fängelse i upp till ett år.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Se 5 kap 1 § yrkestrafiklagen (2012:210).

<sup>2</sup> Se 6 § förordning (1998:786) som hänvisar till 4-5 §§.

<sup>3</sup> Se 5 kap 3 § taxitrafiklagen (2012:211), som hänvisar till 5 kap 1 § samma lag.

## **2.2 Förutsättningar för att beställaren ska hållas ansvarig enligt de straffrättsliga reglerna om beställaransvar**

### **2.2.1 Allmänt**

För att ett brott ska anses begånget måste både de objektiva och subjektiva förutsättningarna för brott vara uppfyllda. En objektiv förutsättning är en i regeln beskriven handling eller i vissa fall en beskriven underlåtenhet att göra något. En subjektiv förutsättning är kopplad till gärningsmannens tankesätt vid handlingens utförande eller när han underlåter att göra något. Det kan i ansvarsregeln exempelvis krävas att gärningsmannen handlat med uppsåt eller av oaktsamhet för att beteendet ska vara straffbart.

Samtliga nu aktuella straffrättsliga beställaransvarsregler är konstruerade på samma sätt. Nedan följer en genomgång av under vilka förutsättningar beställaren kan hållas ansvarig för en otillåten transport. Vid ett eventuellt åtal är det åklagaren som har att bevisa att förutsättningarna är uppfyllda.

### **2.2.2 Objektiva förutsättningar för straffansvar**

En grundläggande förutsättning för att beställaren ska hållas ansvarig är att det har begåtts ett brott eller en överträdelse som är kopplad till en regel om beställaransvar. Det måste finnas en transport som utgör ett brott eller en överträdelse. I den fortsatta delredovisningen kommer detta ursprungliga brott eller överträdelse att benämnas ”grundbrott” eller ”grundöverträdelse”. Nu aktuella grundbrott eller grundöverträdelser framgår av uppräknigen i punkterna 1-3 ovan i avsnitt 2.1.

För att beställaren ska hållas ansvarig krävs att denne har gjort beställningen av transporten yrkesmässigt. Det utesluter exempelvis beställaransvar för en privatperson som skickar en julklapp till en släkting eller för en privatperson som spontant tar svarttaxi hem från krogen. Det är inte bara yrkesmässiga beställningar för egen räkning som kan bli föremål för beställaransvar. Även beställningar för annans räkning omfattas av straffbestämmelsen.

### **2.2.3 Subjektiva förutsättningar för straffansvar**

För att beställaren ska hållas ansvarig krävs att det att han eller hon känt till eller haft skälig anledning att anta att transporten har skett i strid med regelverket. Vid ett åtal är det åklagaren som ska bevisa det.

Beställaransvaret har tidigare innehållit en uttrycklig undersökningsplikt för beställaren som nu är borttagen. Förändringen motiverades endast med att det inte fanns tillräcklig anledning att behålla undersökningsplikten. Den

straffbara oaktsamheten borde i stället omfatta den situationen att köparen hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades. I samband med detta hänvisades till regeln om häleriförseelse i 9 kap 7§ brottsbalken<sup>4</sup> som anger att den som inte insåg men hade skälig anledning att anta att brott förelåg kan dömas till ansvar om han exempelvis tar befattning med stöldgods. Vad gäller beställaransvaret tolkar vi detta som att det krävs att en beställare är aktsam på sådant som tyder på att ett grundbrott kan komma att ske under transporten. Den bedömningen kan bygga på bl.a. missförhållandet mellan pris och tjänst, under vilka förhållanden transportköpet skett eller vad man känner till om transportören. Om det begås ett grundbrott och åklagaren kan visa att beställaren borde ha kunnat anta detta, kan beställaren alltså enligt vår mening dömas.

#### 2.2.4 Vem är beställaren?

Den ansvarige beställaren anges som ”den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning slutit avtal om transporten med trafikutövaren”. Det är alltså beställaren (den fysiska personen) som ingått detta avtal som kan ställas till ansvar med stöd av reglerna om beställaransvar, ingen annan i transportkedjan.

För brott som har begåtts i utövningen av näringsverksamhet kan också näringsidkaren under vissa förutsättningar åläggas företagsbot.<sup>5</sup>

#### 2.2.5 Straffskalor för beställaransvaret

För beställaransvar vid olaga yrkesmässig trafik och olaga taxitrafik är straffskalan böter eller fängelse högst ett år. Vid överträdelse av reglerna om cabotage eller avsaknad av vissa internationella tillstånd är straffet för beställaren begränsat till böter.

Eftersom det för samtliga nu berörda beställaransvar är föreskrivet strängare straff än penningböter kan reglerna om företagsbot för näringsidkaren bli aktuella. En företagsbot kan fastställas till lägst fem tusen kronor och högst tio miljoner kronor.

---

<sup>4</sup> Prop. 1987/88:78 s. 55, se även avsnitt 3.3 nedan.

<sup>5</sup> Se 36 kap 7-10 §§ brottsbalken samt avsnitt 4.4.

### **3 En titt i backspegeln**

#### **3.1 Beställaransvarets införande med undersökningsplikt**

Beställaransvaret, tidigare kallat transportköparansvaret, infördes i svensk rätt den 1 oktober 1972. Det kunde tillämpas vid beställningstrafik för godsbefordran och främst i de fall då trafik bedrivits utan tillstånd. Beställaren som kunde dömas som ansvarig definierades som ”den för vars räkning otillåten transport utförts”. För att dömas för brottet krävdes att beställaren antingen känt till hindret för transportens utförande eller att han inte visat ”... att han gjort den undersökning huruvida sådant hinder förelåg, som skäligen kan begäras av honom.”<sup>6</sup>

Beställaransvaret var alltså från början kombinerat med en undersökningsplikt. Kravet på undersökningen skulle dock enligt departementschefen inte ställas för högt. Den skulle främst avse om transportören hade tillstånd till godsbefordran. Detaljerna i tillståndet, t.ex. medgiven lastkapacitet, var han inte i allmänhet skyldig att undersöka. Kontrollen underlättades av att fordon som användes i yrkesmässig trafik skulle vara försett med ett särskilt beteckningsmärke.<sup>7</sup>

#### **3.2 Beställaransvaret utvidgas även till persontransporter**

Den 1 april 1984 kom beställaransvaret även att gälla beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon och inte endast godstransporter. När det gällde persontransporter avgränsades ansvaret till att endast avse den beställare som yrkesmässigt slutit sådana avtal. Ansvaret utvidgades även till att nu gälla den beställare ”...som för egen eller annans räkning har slutit avtal med trafikutövaren om transportens utförande...”<sup>8</sup>

I propositionen till lagändringen konstaterades att regeln om beställaransvar tillämpades relativt sällan. En av orsakerna ansågs kunna vara att definitionen av den ansvarige köparen inte var helt entydig. Den tidigare skrivningen hade ibland tolkats så att exempelvis den som för någon annans räkning träffat avtal med en åkare om en olaglig transport kunde slippa ansvar eftersom transporten inte utförts för förmedlarens räkning. Det ansågs viktigt att bestämmelsen var klart utformad så det inte rådde någon tvekan om vem som bar ansvaret. Vidare konstaterades att avtal om transporter ofta sluts genom en mellanhand och inte direkt mellan godsets ägare och transportören. Den ursprungliga uppdragsgivaren har i det

<sup>6</sup> KK 1972 nr 437; 34 § 5 mom förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m.m.

<sup>7</sup> Prop. 1972:81 s.87

<sup>8</sup> SFS 1984:83, ikraftträdande den 1 april 1984

enskilda fallet inget inflytande om vilken transportör som anlitas. Departementschefen anförde att den som hos en mellanhand beställer en transport har rätt att kunna utgå från att yrkestrafiklagens regler följs. Det ansågs uppenbart att speditören, transportförmedlaren, lastbilscentralen respektive det åkeri som avtalat med en underentreprenör måste bära ansvaret för att endast åkare med trafiktillstånd anlitas. När det gällde i vad undersökningsplikten skulle bestå, uttalade departementschefen att det inte går att ange exakt utan köparen bör förvissa sig om att transportören har trafiktillstånd och det kan exempelvis kontrolleras genom kontakt med länsstyrelsen.<sup>9</sup>

### **3.3 Undersökningsplikten försvinner**

Undersökningsplikten, som hade gällt sedan regelns införande 1972, togs bort den 1 januari 1989. För att kunna dömas till ansvar krävdes nu att man antingen känt till eller hade skälig anledning att anta att transportören saknade tillstånd. Ansvaret begränsades samtidigt i samtliga delar till att endast gälla de som yrkesmässigt köper transporter. Tidigare hade den begränsningen endast gällt vid beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon, men kom nu att även omfatta godstrafik.<sup>10</sup>

Förändringen motiverades endast med att det inte fanns tillräcklig anledning att behålla undersökningsplikten. Den straffbara oaktsamheten borde i stället omfatta den situationen att köparen hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades och i samband med detta hänvisades till regeln om häleriförseelse i 9 kap 7§ brottsbalken.<sup>11</sup>

Den 1 oktober 1998 gjordes beställaransvarsbestämmelsen generell så att den omfattade all yrkesmässig trafik; alltså även linjetrafik och taxitrafik. Straffskalan skärptes till fängelse i högst ett år.<sup>12</sup> I samband med detta uttalades att det inte främst var en utvidgad lagstiftning som krävdes för att komma till rätta med problemen inom den yrkesmässiga trafiken utan att i stället tillsynen och kontrollen av redan gällande bestämmelser borde skärpas. För vissa överträdelser, där en lagföring kan förväntas få en viss genomslagskraft, krävdes dock en straffskärpning vilket inte gällde minst i fråga om ansvaret för transportköpare/beställare. Kravet på yrkesmässighet när man sluter ett avtal medförde att den vanliga taxikunden inte berördes av lagändringen. Straffskalan ändrades för att överensstämja med den för olaga yrkesmässig trafik.<sup>13</sup>

<sup>9</sup> Prop 1983/84:65 s.11-12

<sup>10</sup> 22 § yrkestrafiklagen (1988:263) vilken trädde ikraft den 1 januari 1989

<sup>11</sup> Prop 1987/88:78 s. 55

<sup>12</sup> 6 kap 2 § yrkestrafiklagen (1998:490) vilken trädde ikraft den 1 oktober 1998.

<sup>13</sup> Prop 1997/98:63 s. 118

Vid samma tillfälle, den 1 oktober 1998, upphävdes lagen (1979:560) om transportförmedling som hade gällt sedan den 1 januari 1980. Med transportförmedling avsågs att någon yrkesmässigt åt allmänheten förmedlar godstransporter med bilar. Själva transportererna utfördes inte av förmedlingsföretagen utan av fristående åkeriföretag. I lagen fanns det krav på tillstånd för att bedriva transportförmedling vid regelbundna transporter. Lagen innehöll en straffansvarsbestämmelse som innebar att den som drev sådan verksamhet utan tillstånd kunde dömas till böter. I samband med att lagen upphävdes, uttalade departementschefen att ansvaret för den som förmedlar transporter alljämt gäller.<sup>14</sup>

### **3.4 Den nya yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen införs**

Den 1 juni 2012 ersattes den dåvarande yrkestrafiklagen med en ny sådan och en särskild taxitrafiklag. Reglerna om beställaransvaret flyttades då över till dessa nya lagar med samma innehåll. Vad gäller bestämmelsen i yrkestrafiklagen gjordes ett tillägg med hänvisning till tillståndsförordningen (förordning (EG) nr 1071/2009).<sup>15</sup> I propositionen berördes frågan om undersökningsskyldighet. Enligt förslag som framförts skulle en sådan kunna innebära att beställaren innan avtal skulle kontakta Transportstyrelsen för att kontrollera att trafikutövaren har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Departementschefen ansåg att det skulle leda till ökad administration och ökade kostnader för både företag och myndigheter. Det hade inte heller utretts om den nuvarande regleringen utgör ett problem och i så fall hur omfattande det problemet är. Mot den bakgrunden ändrades inte regleringen.<sup>16</sup>

### **3.5 Utredningar i tiden efter att nya yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen infördes**

#### **3.5.1 Transportstyrelsens utredning om beställaransvar vid överträdelse av reglerna om cabotage**

Den 30 maj 2013 fick Transportstyrelsen i uppdrag av regeringen att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken.<sup>17</sup> Utredningsuppdraget redovisades den 28 februari 2014.<sup>18</sup>

Transportstyrelsen konstaterade att det dels fanns problem med att kontrollera cabotagetransporter, dels med att lagföra överträdelser av

---

<sup>14</sup> Prop 1997/98:63 s. 118

<sup>15</sup> 5 kap 2 § yrkestrafiklagen (2012:210) och 5 kap 3 § taxitrafiklagen (2012:211) vilka trädde i kraft den 1 juni 2012

<sup>16</sup> Prop 2011/12:80 s. 90

<sup>17</sup> Regeringsuppdrag N2013/2816/TE

<sup>18</sup> Transportstyrelsens ärende TSV 2013-2006

reglerna om cabotage. För att få till stånd en effektivare lagföring av överträdelse av reglerna om cabotage föreslogs en övergång från böter till sanktionsavgift vid överträdelse av reglerna om cabotage. En sådan sanktionsväxling genomfördes den 1 januari 2015.

I uppdraget ingick också att studera eventuella konsekvenser av införandet av beställaransvar för cabotagetransporter, som trädde ikraft den 4 december 2011, och vid behov lämna förslag till förändringar av reglerna.

Transportstyrelsen konstaterade att det finns svårigheter med att utforma ett rättssäkert beställaransvar med undersökningsplikt. Transportstyrelsen såg också att det skulle kunna leda till ökade administrativa kostnader för företagen. Transportstyrelsen avstod därför från att föreslå några förändringar av bestämmelsen. Istället föreslog Transportstyrelsen att det skulle genomföras informationsinsatser kring beställaransvarets innebörd.

För att underlätta kontroller av tillstånd angav Transportstyrelsen att myndigheten skulle utarbeta olika tekniska lösningar samt göra en information om antalet tillstånd m.m. tillgängliga på vår webbplats.

Vid tiden efter rapporten har Transportstyrelsen informerat och berört frågan om beställaransvar inom ramen för den kontinuerliga dialogen med branschen. Transportstyrelsen har också utvecklat en e-tjänst som finns tillgänglig på vår webbplats. Den innebär att vem som helst kan få information om ett visst företag har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, vem som är trafikansvarig, hur många fordon som tillståndet medger och hur många kopior på gemenskapstillståndet som finns m.m.

Den 6 september 2015 driftsattes ett system som gör det möjligt för transportföretag att via en typ av direktåtkomst till VTR dagligen kontrollera att vissa förarbehörigheter är giltiga.

### 3.5.2 Politisk behandling av frågan om ett skärpt beställaransvar

I samband med riksdagens behandling av regeringens proposition om införande av sanktionsavgifter vid överträdelser om reglerna om cabotage tillkännagav riksdagen för regeringen sin mening att en översyn av det nuvarande beställaransvaret bör genomföras i syfte att klargöra hur en skärpning bör utformas för att få ordning och reda i branschen.<sup>19</sup>

Utskottet konstaterade att beställaransvaret inom yrkestrafiken inte är strikt i det att en beställare är ålagd en undersökningsplikt i förhållande till de transportföretag som anlitas. Utskottet påminde också om att det tidigare funnits en undersökningsplikt som togs bort 1989. Utskottet konstaterade

---

<sup>19</sup> Prop. 2013/14:234, bet.2014/15:TU2, rskr 2014/15:24.



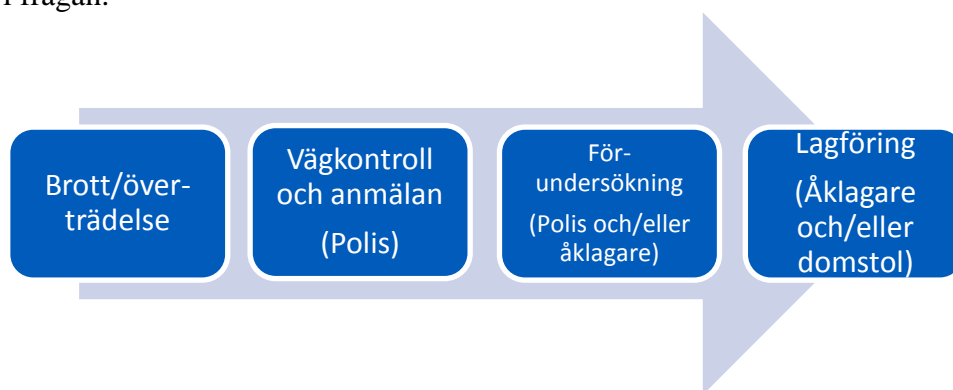
vidare att även om frågan om beställaransvar setts över i närtid av Transportstyrelsen så gjordes det inte med utgångspunkten att belysa om en reglering enligt den nuvarande utformningen är tillräcklig för att ge förutsättningar för att åstadkomma ordning och reda i branschen. Enligt utskottet behövs därför en mer djupgående belysning av om den nuvarande utformningen kan utgöra ett problem och hur omfattande det problemet i så fall är.

Frågan om en skärpning av beställaransvaret har även varit föremål för beredning i trafikutskottet under våren 2014 (2013/14:TU14) och under 2015 (2014/15:TU12).

## 4 Från vägkontroll till lagföring mot beställaren

### 4.1 Vägen mot lagföring

Processen från vägkontroll till lagföring mot beställaren kan illustreras enligt följande. Syftet med det här avsnittet är att beskriva förutsättningarna kring de olika momenten och hur de berörda myndigheterna är organiserade i frågan.



### 4.2 Vägkontroll och anmälan

Det är Polismyndigheten som gör vägkontroller. Det finns inga centralt uppställda mål för antalet kontroller som ska utföras eller vad som ska kontrolleras. Inriktningarna på kontrollerna bestäms av den enskilde polismannen eller av befäl.

Om polismannen konstaterar brott mot reglerna om beställansvar upprättas en anmälan. Till anmälan bifogas alla de uppgifter som framkommit vid kontrollen. När det gäller misstanke om beställansvar krävs alltid ytterligare utredning som inte kan ske ute på plats. Om det finns behov av tvångsåtgärder eller andra åtgärder som är brådskande tar polismannen kontakt med en förundersökningsledare hos polisen för beslut. Om den misstänkte är bosatt utomlands, och det finns risk att han genom att lämna Sverige, undandrar sig lagföring och straff, kan polisen ta kontakt med åklagare för beslut om eventuellt frihetsberövande. I andra fall sker avrapportering till en förundersökningsledare som utser en utredare att handlägga ärendet.

Den som utför cabotagetransporter i strid mot reglerna ska påföras sanktionsavgift. Det är Transportstyrelsen som fattar beslut om avgiften. Behörig kontrollant är dock polisman och bilinspektör. Vid överträdelse av cabotageregler beslutar polisen förskott på sanktionsavgift som skyndsamt underställs Transportstyrelsens prövning. Därefter upprättas en

rapport som skickas till Transportstyrelsen för handläggning.<sup>20</sup> Eftersom det inte är frågan om en straffrättslig sanktion, och därmed ingen förundersökning som ska ske, prövas rapporten inte av någon undersökningsledare hos polisen innan den skickas. Den misstanke som i cabotagedelen kan uppkomma mot beställaren ska dock handläggas av Polismyndigheten i sedvanlig ordning.<sup>21</sup> Det innebär att beställarens ansvar utreds av Polismyndigheten, medan transportföretagets ansvar för grundöverträdelsen hanteras av Transportstyrelsen. När Transportstyrelsens beslut i sanktionsavgiftsfrågan fått laga kraft skickas beslutet till Polismyndigheten. Transportstyrelsen gör ingen egen bedömning av beställaransvaret.

### 4.3 Förundersökning

När det finns anledning att anta att någon har begått ett brott inleder polisen en förundersökning. Målet med undersökningen är att utreda dels vem som kan misstänkas för brottet, dels om det finns tillräckliga bevis för lagföring (strafföreläggande, åtalsunderlåtelse eller dom). Eftersom penningböter inte kan komma ifråga när det gäller beställaransvar kan föreläggande om ordningsbot inte komma i fråga. Förundersökningen ligger till grund för åklagarens beslut och utredningen leds normalt av polis. Åklagare kan ta över ansvaret om det blir aktuellt med frihetsberövande, internationell rättshjälp, talan om företagsbot eller om ärendet anses svårbedömt.<sup>22</sup>

I vissa fall måste polisen förhöra personer i utlandet. För att kunna göra det krävs en ansökan om rättslig hjälp. Med vissa länder kan direkt kommunikation ske, medan det för andra länder krävs att ansökan skickas via Justitiedepartementet för vidarebefordran till den andra staten. Att påföljden kan förväntas bli endast böter utgör i och för sig inga hinder för en ansökan om rättshjälp, men den som ansöker måste göra en bedömning och avvägning av om den begärda åtgärden står i proportion till brottslighetens art eller straffvärde.<sup>23</sup>

Om utredningsläget är sådant att det inte längre finns anledning att fullfölja utredningen ska den läggas ned. Färdigställs den redovisas utredningen till åklagare.

---

<sup>20</sup> 5a § förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

<sup>21</sup> 6 § förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

<sup>22</sup> Åklagarmyndighetens föreskrifter och allmänna råd om ledning av förundersökning i brottmål med bilaga; ÅFS 2005:9

<sup>23</sup> Handbok i Internationell rättslig hjälp i brottmål utgiven av Rättsavdelningen, Internationella enheten, Åklagarmyndigheten

#### **4.4 Lagföring**

Finner åklagare att bevisningen är tillräcklig för lagföring kan denne besluta om lagföring (strafföreläggande eller åtalsunderlåtelse) eller väcka åtal hos allmän domstol (tingsrätten) som då prövar frågan och meddelar dom. Endast fysisk person kan dömas till ansvar för brott.

Åklagaren kan också föra talan om företagsbot. Talan riktas då mot en näringsidkare som kan vara både en fysisk och/eller en juridisk person. Företagsbot beslutas av domstol efter att åklagare väckt talan eller beslutas av åklagaren direkt genom beslut om strafföreläggande. Förutsättningarna är att näringsidkaren inte har gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brottsligheten eller att brottet begåtts av person med ledande ställning eller med ett särskilt ansvar för verksamheten. Utredningen sker genom en förundersökning. I vissa fall ska som huvudregel åtal inte väckas utan endast talan om företagsbot föras. Det gäller om brottet skett av oaktsamhet och inte kan antas föranleda annan påföljd än böter.<sup>24</sup> Beställansvarsbestämmelsen borde i många fall möjliggöra en talan om företagsbot riktad direkt mot näringsidkaren.

#### **4.5 Hur är Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten organiserade i dessa frågor?**

##### **4.5.1 Polismyndigheten**

Det är bara speciellt förordnade polismän eller bilinspektörer med speciellt förordnande som får göra en flygande inspektion, dvs. en teknisk kontroll av fordonets skick utan föregående misstanke. Övriga kontroller av den yrkesmässiga trafiken kan utföras av varje polisman. I praktiken kontrolleras den tunga yrkesmässiga trafiken främst av tjänstemän som genomgått särskild utbildning och är placerade vid en särskild trafikenheter och som har behörighet att utföra flygande inspektion.

Enligt uppgifter från Polismyndigheten arbetade sommaren 2015 sammanlagt ca 230 personer med kontrollen av yrkestrafik i Sverige. 175 personer hade behörighet att utföra flygande inspektioner på tunga fordon, varav 112,5 var poliser och 62,5 bilinspektörer. Hur många av dessa som även faktiskt utförde kontroller är osäkert. Det kan konstateras att antalet personer som har full behörighet att utföra flygande inspektioner har minskat under en treårsperiod med 18 procent.<sup>25</sup>

Inom polisen fanns särskilda trafiksektioner där de poliser som arbetar med yrkestrafiken tjänstgör. På dessa sektioner fanns inte endast personer i yttre tjänst utan även t.ex. utredare som är specialiserade på brott inom trafiken.

---

<sup>24</sup> 36 kap 7-10 a §§ brottsbalken

<sup>25</sup> Statistik inhämtad från UC Mitt, Polismyndigheten

Polismyndigheten har en ny organisation från 1 januari 2015. När det gäller trafikområdet finns inga klara direktiv vad som ska gälla. Hos tre av Polismyndighetens sju regioner finns planer att avveckla trafiksektionerna och låta trafikpoliserna utlokaliseras till lokala polisområden.

#### 4.5.2 Åklagarmyndigheten

Trafikärenden med böter i straffskalan hanteras idag av två trafikenheter placerade vid Åklagarkammaren i Karlskrona respektive Åklagarkammaren i Östersund. Den koncentrerade handläggningen har visat på ett antal vinster i verksamheten, bland annat i form av kortare genomströmningstider, högre lagföring och en större enhetlighet i handläggningen.<sup>26</sup> Dock har enheterna inte hanterat de ärenden som bedömts kunna handläggas som talan om företagsbot. Sådana ärenden har överlämnats till en lokal allmän kammare som inte alltid gjort samma bedömning i sak. Inte heller har trafikenheter hanterat brott där fängelse ingår i straffskalan.<sup>27</sup>

Det finns för närvarande en planering att enheternas ansvarsområde ska utvidgas. Även ärenden som kan föranleda talan om företagsbot samt brott i yrkestrafik där fängelse ingår i straffskalan ska hanteras där. Enheterna kommer då till skillnad från idag att hantera samtliga brott avseende beställansvar fram till dess att domstolsförhandling sker. Ambitionen är att skapa en mer enhetlig hantering avseende fler brott än idag och att utveckla handläggningsrutinerna för företagsbot i trafikärenden.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Delbeslut 160104 av Åklagarmyndigheten rörande utvidgning av trafikensheternas verksamhet

<sup>27</sup> ÅFS 2014:4

<sup>28</sup> Delbeslut 160104 av Åklagarmyndigheten rörande utvidgning av trafikensheternas verksamhet

## **5 Utreds och lagförs beställare?**

### **5.1 Efterfrågade och inhämtade uppgifter**

#### **5.1.1 Allmänt**

För att få en uppfattning om i vilken grad beställaransvarsreglerna tillämpas av polis, åklagare och domstolar har vi samlat in beslut och domar på området. Vi saknar fortfarande material som gör bilden heltäckande och fullt tillförlitlig, men har ändå kunnat dra vissa slutsatser. Beroende av den analys och granskning som kommer att ske av det material som vi ännu inte fått, kan slutsatserna komma att ändras.

På sätt som framgår i avsnitt 4 är det åklagaren som brott fattar beslut om att lagföra eller väcka åtal för beställaransvar. Även om förundersökningen kan ledas av en polis får inte polisen utfärda bötesstraff genom ordningsföreläggande. Polisen kan dock besluta att lägga ned förundersökningen istället för att redovisa den till åklagaren.

Den 1 januari 2015 övergick sanktionen för överträdelse av reglerna om cabotage från straffrättslig påföljd till administrativ avgift. Då tog även Transportstyrelsen över ansvaret från Polismyndigheten för att utreda ärenden om överträdelse av reglerna om cabotage och att pröva frågan om sanktionsavgift vid överträdelse av regelverket. Det är dock fortfarande polis som utför kontroll på väg och rapporterar överträdelser till Transportstyrelsen för fortsatt utredning.<sup>29</sup> Vi har tagit fram uppgifter om hur många sanktionsavgiftsbeslut för överträdelse av reglerna om cabotage som har fattats sedan sanktionsväxlingen.

Underlaget som vi begärt in från Åklagarmyndigheten och Polismyndigheten omfattar tiden från år 2012 till och med oktober 2015. Vi har bara begärt in förundersökningar som är avslutade. Vi har inte begärt in någon information om pågående förundersökningar.

#### **5.1.2 Uppgifter från Polismyndigheten**

Vi har efterfrågat uppgifter om antalet förundersökningar kring beställaransvar och beslut i dessa ärenden från Polismyndigheten. På grund av hur denna typ av ärende registreras och kodas har inte Polismyndigheten bedömt det som möjligt att ta fram uppgifterna. Vi kan därför inte få uppgifter om i vilken utsträckning polisen har utrett ärenden om beställaransvar, men lagt ned förundersökningen innan den redovisats till åklagare. Polisiära förundersökningsledare och annan personal vid

---

<sup>29</sup> Sanktionsväxlingen ska följas upp inom ramen för arbetet med deluppdrag 1.

myndigheten har uttryckt en uppfattning att rapporter och utredningar om beställaransvar är mycket ovanliga.

Vidare har vi efterfrågat uppgift om antal förundersökningar av grundbrotten och besluten i dessa ärenden. Inte heller här har vi kunnat få någon exakt statistik för respektive brott från Polismyndigheten.

Transportstyrelsen har sedan sanktionsväxlingen fattat beslut om sanktionsavgift för överträdelse av reglerna om cabotage i 41 ärenden. Av dessa beslut har tre vunnit laga kraft.

### 5.1.3 Uppgifter från Åklagarmyndigheten

Från Åklagarmyndigheten har vi efterfrågat och fått uppgift om antalet förundersökningar kring beställaransvaret och beslut i dessa ärenden. Vidare har vi efterfrågat och fått uppgift om antal förundersökningar av grundbrotten och besluten i dessa.

Enligt vad vi sett i statistiken så här långt har åklagare under den aktuella tidsperioden endast fattat beslut i en (1) förundersökning om beställaransvar. Ärendet avser beställaransvar för olaga yrkesmässig trafik. Åklagaren beslutade att inte väcka åtal med hänsyn till att det inte gick att bevisa att den misstänkte begått gärningen. Med beaktande av hur ärenden om beställaransvar och företagsbot kodash och registreras kan det vara så att det finns något eller några ytterligare ärenden om beställaransvar som inte framgår av den inhämtade statistiken. Vi ska utreda det djupare i det fortsatta arbetet.

När det gäller grundbrotten finns en stor mängd slutförda förundersökningar under tidsperioden. I de fall där åklagaren har beslutat att väcka åtal har vi tagit del av stämningsansökan. Om åklagaren istället beslutat om strafföreläggande har vi efterfrågat dels själva föreläggandet hos Åklagarmyndigheten, dels förundersökningen hos Polismyndigheten, men det materialet har vi inte till fullo fått eller gått igenom ännu. Vi har också begärt in förundersökningen för ärenden som avslutats med åtalsunderlåtelse.

### 5.1.4 Uppgift från domstol

Genom stämningsansökningarna från Åklagarmyndigheten har vi identifierat vilka domstolar som handlagt åtalen. Därefter har vi begärt ut samt fått och läst domarna från respektive tingsrätt. Vi har endast tagit del av de domar som fått laga kraft. Det innebär att vi inte har tagit hänsyn till domar som beslutats men som exempelvis överklagats och inte prövats av högre instans.

Vi har begärt in förundersökningarna i aktuella mål från Polismyndigheten, men dessa har ännu inte till fullo inkommit eller gått genom .

## **5.2 Sammanfattning**

Det finns inga lagföringar för beställaransvar inom den period för vilken vi inhämtat uppgifter. Vi har inte heller funnit några sådana lagföringar för tiden dessförinnan.

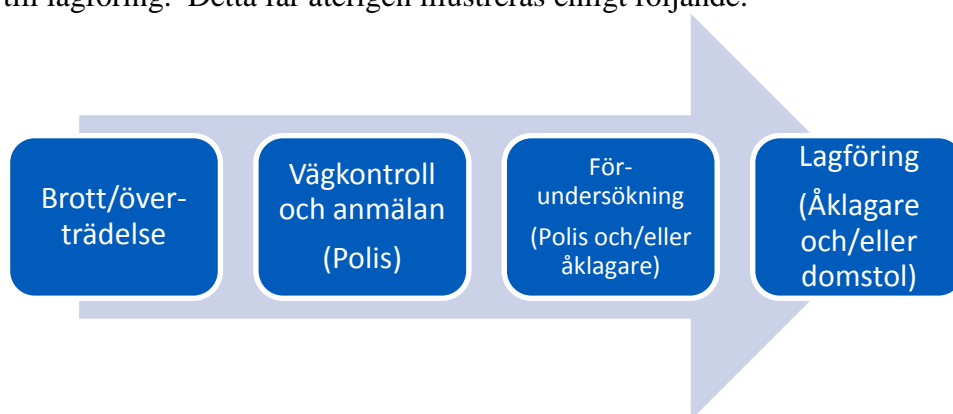
Vi vågar därför göra bedömningen att det förekommer mycket få rapporter från vägkontroller och förundersökningar om beställaransvar. Endast en (1) förundersökning om beställaransvar har redovisats till åklagare under vår utredningsperiod såvitt vi hittills kunnat se. Vid möten med Polismyndigheten har vi kommit i kontakt med polisiära förundersökningsledare som handlagt ärenden om beställaransvar. I det fortsatta utredningsarbetet ska vi tillsammans med dessa närmare analysera varför just deras ärendet lagts ned samt försöka identifiera fler ärenden om beställaransvar.



## 6 Varför utreds och/eller lagförs inte beställarna?

### 6.1 Allmänt

Som framgår av avsnitt 5 saknas det lagföringar mot beställarna. Det framstår också som att utredningar mot dessa är ovanliga. I det här avsnittet ska vi analysera orsakerna lite djupare. Vi ser att det kan bero på flera olika omständigheter knutna till de olika stegen i processen från brott/överträdelse till lagföring. Detta får återigen illustreras enligt följande.



Den fortsatta analysen är gjord utifrån vad som kan utläsas av materialet som framgår av avsnitt 5 och synpunkter som har kommit in från berörda aktörer.

### 6.2 Finns det grundbrott och/eller grundöverträdelser?

En första förutsättning för att en beställare ska utredas eller lagföras är att någon har begått ett brott eller en överträdelse som beställaren kan vara ansvarig för. Som framgår av avsnitt 5 har det över tid begåtts ett flertal grundbrott och grundöverträdelser till vilka det finns kopplat ett straffrättsligt beställansvar. Den bristande lagföringen av beställare inom yrkestrafiken kan alltså inte förklaras av att det saknas trafikutövare som begår brott eller överträdelser.

### 6.3 Finns det yrkesmässiga beställare?

Som framgår av avsnitt 2 är det endast yrkesmässiga beställare som kan ha ett beställansvar. Utöver ett grundbrott eller en grundöverträdelse krävs det alltså att beställningen av transporten har skett yrkesmässigt.

#### 6.3.1 Olaga taxitrafik

Privatpersoner som för egen eller annans räkning sluter avtal om en transport som är att bedöma som olaga taxitrafik omfattas alltså inte av

regelverket om beställaransvar. Vid genomgången av materialet som framgår av avsnitt 5 har vi funnit att det, i vart fall såvitt det går att utläsa av stämningsansökningar och domar, i samtliga fall har varit fråga om sådana beställare som inte faller in under beställaransvarsregeln. I huvudsak har det rört sig om privatpersoner som spontant har tagit en svarttaxi hem från krogen. Dessa beställare har då hörts som vittnen i processen istället för som misstänkta för brott.

Vid samtal med berörda aktörer har det så här långt i utredningen inte heller framkommit några indikationer på att det upprättas anmälningar som gäller beställaransvar för taxi i någon större omfattning. Branschföreträdare har uppgivit att det snarast är så att det inte finns något utbrett problem med yrkesmässiga beställningar av olaga taxitransporter. En avsaknad av detta synes alltså vara orsaken till att det saknas utredningar och lagföringar mot beställare i taxibranschen.

Såvitt nu kan bedömas finns det inte anledning att gå vidare i processen med att analysera ytterligare orsaker till att det saknas lagföringar mot beställare i taxibranschen.

Det undantag från bilden ovan som framförts från branschföreträdare är aktörer kopplade till en tjänst benämnd Uberpop. Det finns ännu inte någon lagakraftvunnen rättspraxis kring den företeelsen och rättsläget är därför oklart. Frågan får bevakas under det fortsatta utredningsarbetet.

### 6.3.2 Överträdelse av reglerna om cabotage, avsaknad av internationella tillstånd och olaga yrkesmässig trafik

Varken för överträdelse av reglerna om cabotage eller olaga yrkesmässig trafik framstår det av materialet i avsnitt 5 som att det saknas yrkesmässiga beställare. Det är också budskapet som förmedlas av berörda aktörer. För att få bilden bekräftad ska vi gå igenom förundersökningarna och utredningarna som ligger till grund för lagföringar eller sanktioner för grundbrotten och grundöverträdelserna.

Den nuvarande bedömningen är alltså att den bristande lagföringen och utredningen vid denna trafik måste bero på något annat än att det saknas yrkesmässiga beställare. Det finns därför skäl för oss att granska de efterföljande stegen i processen mot lagföring.

## 6.4 Svårigheter vid vägkontroll och anmälan

I enlighet med vad som framgår av avsnitt 5 har Polismyndigheten inte kunnat ta fram statistik eller annat underlag som belyser vilka svårigheter som föreligger kring hantering av beställaransvar på polisiär nivå. Vi har därför istället inhämtat synpunkter från olika representanter för

Polismyndigheten, däribland polisiära förundersökningsledare. Vi har hittat flera svårigheter.

- Det är polisbefäl eller den enskilde polismannen som bestämmer när kontroller ska ske, vilken kontrollplats som ska väljas, vilka som ska kontrolleras och slutligen vad som kontrolleras. Kontrollernas omfattning och inriktning är beroende på kontrollanternas kompetens och erfarenhet. Att ett fordon på väg stoppas och kontrolleras innebär alltså inte att allt kring fordonet, föraren och transporten kontrolleras.
- Omfattningen av kontrollen, när den ska avslutas eller hur den ska begränsas, kan mer eller mindre medvetet bestämmas utifrån rationella överväganden hos den enskilda polismannen. Har polisen konstaterat brister och överträdelser som kan medföra vissa påföljder eller sanktioner kan han välja att avsluta kontrollen och inte gå vidare med ytterligare åtgärder. Det kan gälla exempelvis när brott noterats som föranleder böter på högsta möjliga penningbotsnivå, (10 000 kr), eller när en överträdelse av reglerna om cabotagetransport rapporterats till Transportstyrelsen för vidare handläggning och där förskott beslutats på maxbelopp. En möjlig tanke är att polisen i dess fall kan uppleva att det är effektivare att stoppa och kontrollera ett nytt fordon istället för att fortsätta arbetet med samma fordon och ägna ytterligare tid för att utreda t.ex. vem som har beställt transporten.
- Kontrollens omfattning kan även bestämmas av den enskilda polismannens uppfattning om vad som är svårt respektive lätt att utreda vidare, om vad som kan kräva stora respektive mindre resurser för att nå lagföring. Det är även i denna del den enskilda polismannens rationella syn på sitt arbete som kommer till uttryck och som kan medföra att han låter bli att göra vissa kontroller som i och för sig skulle vara möjliga att göra.
- Som framgår av avsnitt 4 har inte alla poliser som utför kontroller av den yrkesmässiga trafiken tillräcklig kunskap och kompetens för att kunna utföra en heltäckande kontroll i samtliga delar.
- Själva kontrollerna kan i sig innebära flera svårigheter. Är det en utländsk förare krävs ofta tolk för att kommunicera. Om transportföretaget är utlandsregistrerat kan det vara svårt att direkt vid vägkontrollen få fram handlingar som visar på de transporter som företaget bil utfört i Sverige. Om föraren påstår att han eller hon utför en cabotagetransport, ska transportföretaget uppvisa tydliga bevis på inkommande internationell transport och på varje

påföljande cabotagettransport som därefter har utförts.<sup>30</sup> Det finns dock inga krav på att sådana uppgifter ska kunna uppvisas direkt vid kontroll av föraren eller medföras i fordonet.<sup>31</sup> Det gör det svårt för polisen att göra de undersökningar som krävs för en anmälan om beställaransvar direkt vid en vägkontroll.

Vi konstaterar att det alltså finns mycket som talar för att överväganden kring kontrollen kan vara en starkt bidragande orsak till att anmälan om beställaransvar och därpå följande förundersökning inte kommer till stånd. För att utreda detta djupare ska vi gå igenom förundersökningarna som ligger till grund för lagföring eller sanktion för grundbrotten samt göra djupare intervjuer med berörda polisiära förundersökningsledare.

## **6.5 Svårigheter vid förundersökning och lagföring**

### **6.5.1 Gränsöverskridande brott och överträdelser**

Vid samtal med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten har det framhållits att överträdelse av reglerna om cabotage och olaga yrkesmässig trafik många gånger är gränsöverskridande brottslighet. Det kan därför behövas utredningsåtgärder i form av bl.a. förhör utomlands och för det krävs att en begäran om internationell rättshjälp sker och beviljas. En sådan begäran medför merarbete och åklagare måste överta förundersökningsledningen för att göra framställan.

Av Åklagarmyndighetens handbok om internationell rättslig hjälp i brottmål framgår följande *"Det förhållandet att annan påföljd inte kan påräknas bör inte avhålla åklagare från att begära rättslig hjälp; den begärda åtgärden bör dock stå i proportion till brottslighetens art och straffvärde. En bedömning utifrån omständigheterna i det enskilda fallet måste göras."*<sup>32</sup> Vid prövning av om begäran om internationell rättslig hjälp ska ske måste vikten av åtgärden, men också vad det är för slags åtgärd som man vill ha hjälp med, vägas mot brottets art och straffvärde. När det gäller beställaransvarsbrottet, som i många fall inte kan antas föranleda annan påföljd än böter, kan det alltså vara svårt att få till stånd en sådan begäran. Om internationell rättshjälp inte begärs p.g.a. att åtgärden anses oproportionerlig kan bevisläget vara sådant att utredningen läggs ned på den

---

<sup>30</sup> Artikel 8.3. 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

<sup>31</sup> Att kräva att handlingar ska finnas i fordonet kräver ändring av godsförordningen beslutad av EU. Förutsättningarna för detta berörs i delrapporten som avser deluppdrag 4.

<sup>32</sup> Handbok utgiven mars 2015 från rättsavdelningen på Internationella enheten inom Åklagarmyndigheten, s 38

grunden att den misstänkte inte befinner sig i Sverige och inte kan förväntas komma hit.

Vi har inte fått någon uppgift om ifall polis vid något tillfälle har vänt sig till åklagare för att få ett beslut om internationell rättshjälp och om hur det i sådana fall har gått. Detta ska utredas vidare genom kontakter med Åklagarmyndigheten och polisiära förundersökningsledare.

### 6.5.2 Osäkerhet kring gränsdragningar

I enlighet med vad som framgår av delredovisningen för deluppdrag 1 råder det idag en osäkerhet kring grundbrotten – vad som är överträdelse av reglerna om cabotage och vad som är olaga yrkesmässig trafik.<sup>33</sup> Det påverkar även utredningen kring beställaransvaret eftersom vad som kan krävas av beställaren skiljer sig åt beroende av vilket grundbrott det är frågan om. Det saknas domstolspraxis på området. Åklagarmyndigheten har tidigare haft en promemoria<sup>34</sup> som har behandlat cabotagetransporter, men den har återkallats efter sanktionsväxlingen. Polismyndigheten arbetar med att ta fram en handledning för kontroll av internationell yrkestrafik för att ge de enskilda poliserna stöd i hur reglerna ska tillämpas.

Vid samtal med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten har det konstaterats att det, innan gränsdragningsfrågan är klarlagd, är svårt att veta – och utreda– vilka krav som egentligen kan ställas på beställaren. Det är också en synpunkt som branschorganisationerna har framfört. Ytterligare en situation som kan uppstå är att åklagaren bedömer grundbrottet som olaga yrkesmässig trafik i fall där polis och Transportstyrelsen har bedömt det som överträdelse av reglerna om cabotage. En sådan situation torde omöjliggöra lagföring för beställaransvar.

En annan svårighet som polisiära förundersökningsledare har gett uttryck för är att det kan vara svårt att fastställa vem som är beställare och vem som har gjort vad i transportkedjan. Beställare förekommer ju ofta i flera led och det kan även förekomma fler transportörer för en och samma transport.

### 6.5.3 Särskilt om överträdelse av reglerna om cabotage

Om det uppkommer misstanke om överträdelse av reglerna om cabotage ska polisen rapportera det till Transportstyrelsen. Polisen beslutar om förskott för sanktionsavgiften och sänder beslutet till Transportstyrelsen för prövning. Om det finns en misstanke om överträdelse av beställaransvarsregeln är det dock polis och åklagare som ska utreda detta eftersom det är frågan om en straffrättslig sanktion.

<sup>33</sup> Se också avsnitt 1.3.3 angående koppling till andra deluppdrag.

<sup>34</sup> RättsPM 2010:8

Det finns ingen överenskommelse om direkt samverkan mellan myndigheterna under utredningarna, utan de två olika gärningarna handläggs var för sig. De olika utredningarna är i vissa delar beroende av varandra. Att utredningarna handläggs av olika myndigheter borde kunna medföra en risk för att relevant information inte tas om hand på ett optimalt sätt. Det förklarar dock inte i sig den låga eller obefintliga lagföringen för brott mot beställaransvarsregeln.

## **6.6 Kompetens hos berörda aktörer**

Vid kontakter med representanter för Polismyndigheten har det framhållits att frågor av detta slag inte har varit något direkt prioriterat område. Vi har också sett att det finns en oro och osäkerhet hos delar av polisen för hur trafikövervakningen kommer att organiseras i framtiden. I enlighet med vad som framkommit vid samtal med representanter för Polismyndigheten finns det i flera av landets stora regioner planer på att avveckla trafiksektionerna och att trafikpoliserna ska placeras ut i de lokala polisområdena. Farhågorna är att de poliser som har en särskild kompetens för att kontrollera på väg och att utreda brotten därmed blir färre till antalet och att trafikövervakningen av den tunga trafiken kan komma att få stå tillbaka för annan verksamhet som måste prioriteras lokalt.

Som framgår av avsnitt 4 har Åklagarmyndigheten nu beslutat att endast två åklagarkammare ska hantera samtliga brott inom den yrkesmässiga trafiken. Det torde innebära en kompetenshöjning där man får en enhetlig rättstillämpning, rutiner för att hantera vanliga uppkommande problem i just dessa ärenden. Det medför att inriktningen på förundersökningar även kan ändras och fler ärenden hanteras inom ramen för företagsbottsinstitutet, vilket eventuellt skulle kunna medföra en högre lagföring.<sup>35</sup>

## **6.7 Sammanfattande analys**

En sannolik förklaring till att det inte finns lagföringar mot beställare av olaga taxitrafik är att det, frånsett samhällsbeställda resor, inte är särskilt vanligt med yrkesmässiga beställare i den branschen. Sådana finns dock när det gäller överträdelse av reglerna om cabotage och olaga yrkesmässig trafik. Beträffande dessa brott och överträdelser kan följande konstateras.

Brott mot reglerna om beställaransvar borde så gott som uteslutande upptäckas efter genomförd vägkontroll av polis. Någon uppgift om hur många vägkontroller av den yrkesmässiga trafiken som sker har inte gått att ta fram. Det har heller inte varit möjligt att ta fram uppgifter om antalet

---

<sup>35</sup> Delbeslut 160104 av Åklagarmyndigheten rörande utvidgning av trafikens verksamhet.

upprättade anmälningar, men uppfattningen hos berörda aktörer är att dessa är få.

Sannolikheten för att bli stoppad för vägkontroll får anses som liten. Utförs kontroll är det omfattningen av denna som avgör om eventuella brister och överträdelser upptäcks. Eftersom det är frågan om få anmälningar förekommer ytterst få förundersökningar och inga lagföringar.

Om en högre lagföring av beställaransvaret inom godstrafiken ska kunna uppnås måste dessa brott utredas och en förutsättning för detta är att antalet anmälningar efter utförda vägkontroller ökar.

De svårigheter som vi har sett vid kontroll och utredning kan till viss del förklara att det inte anmäls eller utreds frågor om beställaransvar. Orsakerna förklarar dock inte till fullo avsaknaden av lagföringar mot beställaren. Vi anser att det också borde finnas enklare fall, där svårigheterna ovan inte har aktualiserats. För att ta reda om det finns sådana fall och om frågan om beställare berörts i utredningen ska vi gå igenom förundersökningarna som ligger till grund för lagföring för grundbrotten. Förhoppningsvis kommer det också att ge en bild av problemets omfattning.

## **7 Ansvar för att transporttidsscheman är förenliga med regelverket om kör- och vilotider**

### **7.1 Gällande rätt**

Enligt artikel 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006 ska företag, befraktare, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrningsföretag för förare ska se till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med förordningen.

Den näringsidkare som bryter mot bestämmelsen ska enligt 9 kap 7 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. påföras sanktionsavgift. Det är alltså fråga om ett strikt ansvar.

Enligt bilagan till förordningen uppgår avgiften för överträdelsen till 4 000 kronor. Det är Transportstyrelsen som prövar frågor om påförande av sanktionsavgift.

### **7.2 Från vägkontroll till sanktionsavgift mot beställaren**

Det som kan liknas vid ett beställaransvar när det gäller transportörens kör- och vilotider är alltså inte konstruerat på samma sätt som det straffrättsliga beställaransvaret som beskrivits tidigare i rapporten. Vid överträdelse påförs näringsidkaren istället för böter en administrativ avgift. Utredningen inför beslut sker därför inte heller i form en förundersökning.

Det är polisen som utför kontrollerna på väg och om de upptäcker överträdelser upprättar de en rapport, som skickas till Transportstyrelsen för vidare utredning. Transportstyrelsen har rätt att utföra kontroller i företagets lokaler. En sådan kontroll sker genom att Transportstyrelsen begär in dokument och uppgifter från företaget och sedan gör själva kontrollen på myndigheten; en s.k. skrivbordskontroll.<sup>36</sup>

Transportstyrelsens beslut om sanktionsavgift kan överklagas hos förvaltningsdomstol.

Enligt Transportstyrelsens vägledning vid tillämpning av kör- och vilotidsbestämmelserna måste det finnas indikationer på oförenliga transporttidsscheman för att en kontroll ska utvidgas till att avse artikel 10.4. I dessa fall kan Transportstyrelsen begära in och granska scheman.

Hur mycket som ska utredas bestäms utifrån det enskilda ärendet. Om Transportstyrelsen har fått in kopior av transporttidsscheman vid en kontroll

---

<sup>36</sup> 7 kap förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.



av åkeri, kan dessa ligga till grund för kontroll av exempelvis lastbilscentral. Transportstyrelsen kan dock välja att inte genomföra någon företagskontroll utan påföra sanktionsavgift direkt efter att företaget har fått möjlighet att yttra sig.<sup>37</sup>

### **7.3 Utreds och lagförs beställaren?**

Information om utredningar av denna typ av beställaransvar har hämtats internt på myndigheten. Transportstyrelsen övertog hanteringen av ärenden om kör- och vilotider den 1 januari 2011. Statistiken som avser beställaransvar kopplat till reglerna om kör- och vilotider är därför begränsad till att avse tiden efter det.

Transportstyrelsen har hittills inte fattat något beslut om sanktionsavgift mot en beställare för överträdelse av artikel 10.4 i förordning (EG) nr 561/2006. Något sådant ärende har heller inte utretts.

### **7.4 Varför utreds och lagförs inte beställaren?**

Enligt vad Transportstyrelsen har erfarit kontrollerar inte polisen företagets transportavtal när de rapporterar grundöverträdelser till Transportstyrelsen. I polisens rapporter framkommer därför inget som indikerar på oförenliga scheman. När Transportstyrelsen sedan utreder ärendet kan sådan indikation uppstå exempelvis om ett kontrollerat företag påstår att de varit tvungna att bryta mot reglerna p.g.a. avtalade transporttidsscheman.

Det är oklart hur vanligt det är att avtal träffas om faktiska scheman. Det kan istället vara så att det träffas överenskommelser om lösare hålltider eller tidpunkt när transporten ska vara utförd. För att ta reda på hur tidsscheman hanteras i praktiken ska vi ta upp frågan med branschen i den fortsatta utredningen. Vi ska därefter identifiera lämpliga utredningsåtgärder.

---

<sup>37</sup> Vägledning vid tillämpning av kör- och vilotidsbestämmelserna 2015-12-01

## **8 Internationell utblick**

### **8.1 Genomförande**

Vi har skickat ett antal frågor till ett flertal länders transportmyndigheter och svar har ännu inte kommit från samtliga. Svaren som har inkommit redovisas nedan. Syftet är att ta reda på vilka länder som har ett beställaransvar för brott mot de olika aktuella regelverken och hur ansvaret i så fall är uppbyggt, för att sedan eventuellt gå vidare med en analys av hur reglerna tillämpas i praktiken. En svårighet är att begreppet beställaransvar inte är givet och definitionerna kan variera mellan olika länder. Svaren som inkommit har varit olika till karaktär och utförlighet. En komplicerande faktor är att i flera länder, precis som i Sverige, är ansvaret för regelutformning, tillstånd och tillsyn uppdelat på olika myndigheter. Frågeformuläret som vi har skickat finns i bilaga till rapporten.

### **8.2 Danmark**

Det finns inget särskilt beställaransvar i dansk lagstiftning som motsvarar de svenska reglerna. Däremot kan transportköpare dömas för medverkan till olaga yrkesmässig trafik och till överträdelser av kör- och vilotidsbestämmelserna.<sup>38</sup> Det finns inga domar eller sanktioner kring det ansvar som regleras i artikel 10.4 förordning (EG) nr 561/2006.

### **8.3 Norge**

#### **8.3.1 Brott mot förordningar (EU) nr 1071/2009 och nr 1072/2009**

Straffeloven innehåller generella bestämmelser kring företags straffansvar i Norge och samtliga straffbestämmelser gäller även de som medverkar till brotten, om inte annat specificeras. Den som genom avsikt eller försummelse medverkar till brott eller begår brott mot norska motsvarigheten till Yrkestrafiklagen kan dömas till böter.

Samferdselsdepartementet anser att detta innebär en undersökningsplikt generellt för transportköpare om de inte ska riskera att dömas för medverkan om transportören bryter mot lagen.

Samferdselsdepartementet har inte kännedom om några rättsfall eller domar relaterat till brott mot 1071/2009/EU och 1072/2009/EU, men hänvisar till norska polismyndigheten för mer detaljer om hur de utreder dessa brott. Det är polisen som utför vägkontroller.

---

<sup>38</sup> Straffeloven 23 §

Norge har implementerat förordningarna 1071/2009/EU och 1072/2009/EU genom "Forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy"

Brott mot reglerna i förordningarna regleras i "Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy" § 41: ” Om nokon med vilje eller aktløyse bryt denne lova, forskrifter eller vilkår som er fastsette med heimel i lova, vert han straffa med bot. Forsøk på slike brot er også straffbart. ”

### 8.3.2 Brott mot förordning (EG) 561/2006

Om överträdelser upptäcks vid vägkontroller riktas sanktioner normalt mot föraren, medan överträdelser som upptäcks vid företagskontroller leder till sanktioner mot företaget. Det finns fall där såväl förare som företag blir sanktionerade med anledning av det som framkommer vid polisens vägkontroller men detta är ovanligt. Samferdselsdepartementet har kontaktat fem regionala kontor i Norge och har blivit informerade om att det inte finns några rättsfall med avseende på artikel 10.4 i förordning (EG) 561/2006. Någon kännedom om hur polisen utreder brotten har Samferdselsdepartementet inte.

Statens vegvesen i Norge genomför både kontroller längs vägen och företagskontroller, medan polisen enbart gör kontroller vid vägen. Statens vegvesen genomför företagskontrollerna på plats hos transportföretaget.

Förordning (EG) 561/2006 har implementerats i sin helhet i norsk lag genom "Forskrift om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS".

### 8.3.3 Brott mot taxilagstiftning

Den som medverkar till olaga yrkesmässig trafik kan dömas till böter. Om det förekommer olaga yrkesmässig trafik kan de som medverkar till lagbrottet dömas till böter. Enligt Samferdselsdepartementet kan tjänster som exempelvis Uber tillhandahåller falla in under denna bestämmelse. Det finns en dom där tjänsteförmedlare på taximarknaden har dömts för brott mot regelverket. Både Statens vegvesen och norska polisen kontrollerar efterlevnaden av regelverket för taximarknaden via vägkontroller.

## 8.4 Finland

Från 2013 finns ett beställaransvar reglerat.<sup>39</sup> I bestämmelsen anges att beställaren har en utredningsskyldighet i vissa specifika avseenden. Beställaren ska utreda att transportören har trafiktillstånd eller har rätt att utföra transporten som cabotage eller utan trafiktillstånd samt att denne är registrerad för moms och F-skatt. Avtal om transport får inte ingås om dessa förutsättningar inte är uppfyllda och inte heller om beställaren är medveten

---

<sup>39</sup> 5a§ lagen om kommersiell godstransport på väg (21.7.2006/693)

eller borde vara medveten om att den andra avtalsparten inte har för avsikt att fullgöra sina lagstadgade skyldigheter som arbetsgivare.

Beställaren behöver inte göra en sådan utredning om avtalsparten är staten, kommun och andra liknande, om det har gått mindre än tre månader sedan man sist gjorde den senaste utredningen eller om avtalsförhållandet är etablerat som en följd av tidigare utförda transporter samma år, eftersom det bara krävs en utredning per år. Inte heller behöver beställaren göra en utredning om transportören om priset understiger ett visst angivet belopp

Vid varje brott mot EU-förordningarna kontrolleras även om beställaren fullgjort sin undersökningsplikt. Det är polis och tull som kontrollerar beställaransvaret. Utredningen av misstankar, även överträdelse av reglerna om cabotage, sker av polisen och dess avdelning för ekonomisk brottslighet, vilken sedan kan föranleda åtal och dom i straffrättsliga instanser.

Det finns svårigheter med att upptäcka överträdelse av reglerna om cabotagetransporter vid vägkontroller och även att utreda beställaransvaret. TRAFI har ingen kännedom om lagföring vad gäller brott mot beställaransvaret och undersökningsplikten vid överträdelse av reglerna om cabotage.

Vad avser brott mot artikel 10.4 förordning (EG) 561/2006 utreds dessa av polisen och i vissa fall av finska motsvarigheten till Arbetsmiljöverket. TRAFI hänvisar till polismyndigheten för mer detaljer om eventuella rättsfall.

När det gäller taxi så finns inget beställaransvar.

TRAFI har kommenterat beställaransvarets betydelse för regelefterlevnaden i branschen: ”I allmänhet kan man reda ut, att i Finland finns nog relativt sträng lagstiftning inom beställningsansvar i transporter. Och enligt den uppfattning som vi har, har det skapat en sund utveckling i branschen under senaste åren. Medvetandet av ansvaret bland beställaren av transporter har också ökat. En stor utmaning, som vi påstår att vi har, är myndighetsresurser mot grå ekonomin. I Finland finns det delvis skattemyndighet, delvis polis och sedan finns det närings-, trafik-, och miljöcentralen som har direkt befogenhet mot brottsligheter inom kommersiella transporter av gods och personer.”

## **8.5 Storbritannien**

Det finns inget beställaransvar uttryckt i nationell lagstiftning med avseende på brott mot förordning (EU) 1071/2009 och 1072/2009.

När det gäller taxi måste transportförmedlande företag ha tillstånd. Det är ett brott att erbjuda tjänsteförmedling på taximarknaden utan tillstånd. Slutanvändarna av en tjänst kan inte göras ansvariga för brott om tjänsteförmedlingen i fråga inte har tillstånden som krävs.

Beträffande brott mot kör- och vilotidsreglerna i förordning (EG) 561/2006 regleras detta i Transport Act 1968, 96 § (11)<sup>40</sup>. Det finns möjlighet att ingripa mot tredje part som beställare i kedjan enligt DSVA (Driver & Vehicle Standards Agency) men detta har ännu inte skett.

### **8.6 Polen**

Vid brott mot reglerna finns möjlighet att lagföra andra parter i beställningskedjan än transportören, såsom speditörer och logistikföretag. Förutsättningen är att parten på något sätt medverkat till brottet. Skyldiga parter i dessa fall åläggs ett bötesbelopp på som mest 40 000 PLN (runt 9 000 Euro). Transportföretaget måste ha kunnat påverka omständigheterna som ger upphov till brottet och förutse att brottet skulle komma att begås för att lagföras.

---

<sup>40</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1968/73/section/96>