

# **Uppdrag att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg**

2. Konkurrensvillkor/cabotagetransporter

4. Beställaransvar

Delredovisning av regeringsuppdrag N2013/2816/TE



**Innehåll**

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>5</b>
<b>FÖRFATTNINGSFÖRSLAG .....</b>	<b>7</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>16</b>
1.1 Uppdraget .....	16
1.2 Avgränsning .....	16
1.3 Genomförande av uppdraget.....	16
1.3.1 Koppling till deluppdrag om hindrande av fortsatt färd.....	17
<b>2 LEGALA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ETABLERING PÅ GODSTRANSPORTMARKNADEN .....</b>	<b>18</b>
2.1 Förordning (EG) nr 1071/2009.....	19
Kravet på fast etablering i en medlemsstat .....	19
Kravet på yrkeskunnande .....	20
Gott anseende hos företag och trafikansvarig .....	20
Kravet på tillräckliga ekonomiska resurser .....	20
<b>3 GODSTRANSPORTMARKNADEN PÅ VÄG.....</b>	<b>21</b>
3.1 Marknadsstruktur .....	21
3.2 Företagen och fordonsflottan.....	24
3.3 Nyckeltal och åkeriföretagens ekonomi.....	26
3.3.1 Slutsatser – marknadsstruktur och nyckeltal.....	32
3.4 Marknadsandelar – cabotage och internationella transporter .....	33
3.4.1 Slutsatser – marknadsandelar svenska kontra utländska företag .....	41
3.5 Konkurrensförutsättningar och villkor .....	42
3.5.1 Slutsatser – konkurrensförutsättningar och villkor .....	52
<b>4 TILLÄMPNING OCH KONTROLL AV REGELVERK.....</b>	<b>53</b>
4.1 Tillämpning – internationella transporter och cabotage.....	53
4.2 Internationell jämförelse .....	55
4.2.1 Genomförande.....	55
4.2.2 Resultat .....	56
4.2.3 Den holländska modellen .....	59
<b>5 BESTÄLLARANSVAR .....</b>	<b>64</b>
5.1.1 Bakgrund .....	64
5.1.2 Dagens beställaransvar.....	64
5.1.3 Vad är problemet? .....	65
5.1.4 Finns en undersökningsplikt? .....	66
5.1.5 Vem är beställare? .....	67
5.1.6 Transportstyrelsens överväganden .....	68
5.1.7 Transportstyrelsens bedömning .....	69

5.1.8	Internationell utblick.....	70
<b>6</b>	<b>ÅTGÄRDSFÖRSLAG.....</b>	<b>71</b>
6.1	Kontroll av cabotagetransporter.....	71
6.1.1	Problemet .....	71
6.1.2	Bakgrund .....	71
6.1.3	Transportstyrelsens överväganden .....	72
6.1.4	Transportstyrelsens förslag .....	72
6.1.5	Det goda anseendet och riskvärdering.....	72
6.1.6	Branschinsatser.....	73
6.2	Sanktionsväxling – från böter till sanktionsavgift .....	74
6.2.1	Bakgrund .....	74
6.2.2	Problembilden.....	74
6.2.3	Transportstyrelsens överväganden .....	74
6.2.4	Transportstyrelsens förslag .....	75
6.2.5	Sanktionsväxling.....	75
6.3	Beställaransvar - informationsinsatser .....	75
<b>7</b>	<b>KONSEKVENsutredningar .....</b>	<b>77</b>
7.1	Kontroll av cabotage .....	77
7.1.1	Vad är problemet och vad ska uppnås?.....	77
7.1.2	Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd? .....	79
7.1.3	Vilka berörs av regleringen?.....	80
7.1.4	Vilka är konsekvenserna för de möjliga lösningarna?.....	80
7.1.5	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa? .....	82
7.1.6	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? .....	82
7.1.7	Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?.....	82
7.1.8	Övriga konsekvenser, t.ex. miljö, transportpolitiska mål etc. ....	83
7.2	Sanktionsavgift för olaga cabotage.....	84
7.2.1	Vad är problemet och vad ska uppnås?.....	84
7.2.2	Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd? .....	90
7.2.3	Vilka berörs av regleringen?.....	91
7.2.4	Vilka kostnadsrämsiga och andra konsekvenserna medför regleringen?.....	91
7.2.5	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa? .....	96
7.2.6	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? .....	96

7.2.7	Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?96
7.2.8	Övriga konsekvenser, t.ex. miljö, transportpolitiska mål etc. ...97
<b>8</b>	<b>FÖRFATTNINGSKOMMENTAR ..... 98</b>
	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210) ..... 98
	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) ..... 98
	Förslag till förordning om ändring i polisförordningen (1998:1558) ..... 100
<b>BILAGA 1</b>	<b>..... 101</b>

## Sammanfattning

Rapporten redogör för de delar av regeringsuppdraget som rör konkurrensvillkor och cabotage samt beställaransvar. I huvudsak föreslår Transportstyrelsen en bestämmelse som förtydligar hur kontrollen av cabotagetransporter ska gå till, samt bestämmelser om sanktionsavgift för olaga cabotage. När det gäller beställaransvaret föreslås vissa informationsinsatser.

### Marknad och konkurrensvillkor

Den europeiska godstransportmarknaden på väg kan delas upp i ett antal delmarknader som har olika egenskaper och som i olika hög grad är utsatta för internationell konkurrens. Viktiga delmarknader är bygg- och anläggning, fjärrtransport, närdistribution, skogstransport, maskintransport, jordbrukstransport, miljötransport, och tanktransport. Det är främst delmarknaden för inrikes- och utrikes fjärrtransporter som är internationellt konkurrensutsatt. Denna marknad präglas av små företag på utbudssidan och stora industri- och logistikföretag på efterfrågesidan.

Från år 2009 och framåt har de nyare medlemsstaterna i östra delen av Europa tagit en större andel av marknaden för internationella transporter. En drivande faktor för detta är att företag i dessa länder har vissa kostnadsfördelar, främst genom lägre arbetskraftskostnader. Övriga kostnader som drivmedel, avskrivningar, försäkringar o.s.v. är relativt sett lika mellan medlemstaterna. Dock har de nyare medlemsstaterna högre finansieringskostnader genom ett generellt sett högre ränteläge.

Enligt den officiella statistiken som samlas in från transportföretag i unionens medlemsstater stod den utländska cabotagetrafiken i Sverige för ca 2,4 procent av det totala transportarbetet i Sverige år 2012. Mellan åren 2008 - 2012 har andelen varit i intervallet 2,2 - 2,9 procent. Preliminär statistik visar att utlandsregistrerade lastbilar stod för ca 17,5 procent av det totala transportarbetet med last i Sverige år 2012. Statistiken indikerar vidare att cabotagetransporterna minskade mellan åren 2011 och 2012, detta från att ha ökat i stort sett varje år sedan 2004 .

Några regelbundna mätningar av det olaga cabotaget finns inte att tillgå, men i en rapport från EU-kommissionen kan det utläsas att olaga cabotage som upptäcks genom kontroller i flertalet fall är under 1 procent.

### Kontroll av olaga cabotage samt sanktionsavgift

Transportstyrelsen konstaterar att det dels finns problem med att kontrollera cabotagetransporter, dels problem med att lagföra olaga cabotage. För att komma till rätta med dessa problem föreslår Transportstyrelsen att det genom en ny bestämmelse tydliggörs att det är vid kontrolltillfället som det

så kallade bevismaterialet ska visas upp på begäran av en polisman. Bevismaterialet är beskrivet i förordningen (EG) nr 1072/2009 och det är transportföretaget som ska visa att transporten är laglig, d v s i enlighet med bestämmelserna om cabotage i EG-förordningen. Kan detta inte visas upp är det en presumtion för olaga cabotage.

För att även få till stånd en effektivare lagföring av olaga cabotage föreslås en övergång från böter till sanktionsavgift. För att sanktionsavgiften ska kunna verkställas effektivt, föreslås att denna ska betalas som förskott i samband med kontrollen på väg.

Transportstyrelsens förslag innebär som helhet att det kommer att finnas förutsättningar för polisen att genomföra effektivare kontroller av cabotagetransporter och få till stånd en effektivare lagföring av olaga cabotage. Det förslag om klampning av fordon som redovisas i en annan delrapport blir ett viktigt verktyg för polisen att hindra fortsatt färd vid olaga cabotage eller då förskott på sanktionsavgiften inte betalas.

#### **Beställaransvaret**

Transportstyrelsen föreslår inga ändringar av bestämmelsen om beställaransvar för olaga cabotage. Transportstyrelsen har övervägt att föreslå införande av undersökningsplikt i det sammanhanget, men avstår av olika skäl – bl.a. finns en risk för att företagen då skulle få ökade administrativa kostnader.

Transportstyrelsen har dock för avsikt att genomföra informationsinsatser rörande beställaransvaret mot bakgrund av den osäkerhet som till synes råder kring vad den innebär.

För att underlätta kontroller av tillstånd ska Transportstyrelsen utarbeta olika tekniska lösningar samt göra information om antalet tillstånd mm tillgängliga på Transportstyrelsens hemsida.

## Författningsförslag

### Förslag till förordning om ändring i förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)<sup>1</sup>

- dels* att nuvarande 3 a och 3 b §§ ska betecknas 3 b och 3 c §§,
- dels* att 4 och 8 §§ och rubriken närmast före 4 § ska ha följande lydelse,
- dels* att rubriken närmast före 3 a § ska sättas närmast före 3 b §,
- dels* att det i förordningen ska införas en ny rubrik närmast före 7 § med lydelse "Hindrande av fortsatt färd",
- dels* att det i förordningen ska införas tolv nya paragrafer, 3 a §, 5 a § och 7 a – j §§ samt närmast före 7 a, 7 c, 7 g och 7 h §§ nya rubriker av följande lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 3 a §

*Det bevismaterial som föreskrivs i artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009 ska vid kontrolltillfället kunna visas upp på begäran av en polisman.*

#### ***Straffbestämmelser m.m.***

#### ***Ansvarsbestämmelser***

#### 4 §<sup>2</sup>

- Till böter döms den som uppsåtligen
1. driver trafik utan sådant
    - a) tillstånd som avses i artiklarna 4 eller 6 i förordning (EG) nr 1073/2009,
    - b) kontrolldokument som avses i artikel 12 i samma förordning, om han eller hon inte är undantagen från kravet på kontrolldokument enligt 2 a §,

<sup>1</sup> Senaste lydelse av

3 a § 2011:1093

3 b § 2011:1093.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2011:1093

- c) certifikat som avses i artikel 5.5 i samma förordning,
2. driver trafik utan något av de tillstånd som avses i artikel 3 i förordning (EG) nr 1072/2009,
3. utför cabotagetransporter i strid med förordning (EG) nr 1072/2009,
4. utför cabotagetransporter i strid med förordning (EG) nr 1073/2009, eller
5. utför transporter utan sådant tillstånd som avses i artikel 15 i den överenskommelse som bifogas rådets beslut nr 917/2002/EG eller sådant kontrolldokument som avses i artikel 10 i samma överenskommelse.
3. utför cabotagetransporter i strid med förordning (EG) nr 1073/2009, eller
4. utför transporter utan sådant tillstånd som avses i artikel 15 i den överenskommelse som bifogas rådets beslut nr 917/2002/EG eller sådant kontrolldokument som avses i artikel 10 i samma överenskommelse.

#### 5 a §

*Sanktionsavgift ska påföras det transportföretag som utför cabotagetransporter i strid med förordning (EG) nr 1072/2009.*

#### **Sanktionsavgift m.m.**

*Prövningsmyndighet och avgiftens storlek*

#### 7 a §

*Frågor om påförande av sanktionsavgift enligt 5 a § prövas av Transportstyrelsen.*

*Sanktionsavgiften tillfaller staten.*

*Innan sanktionsavgift påförs ska transportföretaget ges tillfälle att yttra sig.*

*Sanktionsavgift får sättas ned eller efterges om det finns särskilda skäl.*

#### 7 b §

*Sanktionsavgift enligt 5 a § ska påföras med ett belopp om 20 000 kronor.*



*Förskott**7 c §*

*Om ett transportföretag enligt 5 a § ska påföras sanktionsavgift ska en polisman vid vägkontrollen besluta om förskott för sanktionsavgiften.*

*Förskottet ska betalas till polismyndigheten.*

*7 d §*

*Om det förskott som anges i 7 c § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen, ska polismannen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman får underlåta att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.*

*Ett beslut enligt första stycket gäller tills förskottet betalats eller, om sanktionsavgift har påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats.*

*7 e §*

*En polismans beslut om förskott för sanktionsavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden ska skyndsamt underställas Transportstyrelsens prövning. Transportstyrelsen ska omedelbart pröva om beslutet ska bestå.*

*Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 7 d §, ska polisen och Transportstyrelsen handlägga ärendet om sanktionsavgift utan dröjsmål. Transportstyrelsen får vid sin handläggning*

*1. helt eller delvis sätta ned ett*

*förskott som har bestämts för avgiften,*

*2. upphäva det beslut som gäller enligt 7 d §, om det finns synnerliga skäl. Detsamma gäller även efter det att Transportstyrelsen har beslutat i ärendet om sanktionsavgift.*

#### *7 f §*

*Om det inte påförs någon sanktionsavgift, eller om avgiften sätts ned eller efterges, ska det överskjutande beloppet återbetalas.*

#### *Betalning av sanktionsavgifter*

#### *7 g §*

*Sanktionsavgifter ska betalas inom trettio dagar efter det att beslutet har vunnit laga kraft eller den längre tid som anges i beslutet.*

*Sanktionsavgifter ska betalas till Transportstyrelsen.*

#### *Verkställighet*

#### *7 h §*

*När ett beslut om sanktionsavgift har vunnit laga kraft får det verkställas enligt utsökningsbalken.*

#### *7 i §*

*Sanktionsavgift får påföras bara om en som anspråket riktas mot har getts tillfälle att yttra sig inom två år från det att förutsättningarna att besluta om avgift har uppfyllts.*

#### *7 j §*

*En sanktionsavgift faller bort, om beslutet om avgiften inte har verkställts inom fem år från det att beslutet vann laga kraft.*

**8 §**

I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol.

*Följande beslut får inte överklagas:*

- 1. en polismans beslut enligt 7 c och 7 d §§, och*
- 2. Transportstyrelsens beslut enligt 7 e §.*

---

**Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2015.
2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för överträdelser som ägt rum före den 1 januari 2015.

**Förslag till  
lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)**

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 § yrkestrafiklagen (2012:210) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**7 kap.  
3 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransport, *och*
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransport,
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, *och*
3. *sanktionavgifter enligt bestämmelser om cabotagetransport i förordning (EG) nr 1072/2009.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

**Förslag till  
förordning om ändring i polisförordningen (1998:1558)**

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 8 § polisförordningen (1998:1558) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*8 §<sup>3</sup>

Länspolismästare, biträdande länspolismästare, polismästare, polisöverintendenter, polisintendenter eller polissekreterare får fatta beslut

1. om frihetsberövande,
2. om att avvisa eller avlägsna deltagare i folksamlingar enligt 13 c § polislagen (1984:387),
3. om att skaffa sig tillträde till en bostad eller något annat ställe eller för att undersöka transportmedel enligt 20 § första och andra styckena polislagen,
4. om att skaffa sig tillträde till eller förhindra tillträde till ett hus, rum eller annat ställe m.m. eller om kroppsvisitation enligt 23 § första och andra styckena polislagen,
5. om att förbjuda tillträde till ett visst område eller utrymme eller att anvisa deltagare i en folksamling att följa en viss väg enligt 24 § polislagen,
6. om vitesföreläggande,
7. om allmänna sammankomster och cirkusföreställningar enligt 2 kap. ordningslagen (1993:1617),
8. om förbud att fortsätta att använda vissa platser eller lokaler enligt 3 kap. 17 § första stycket andra meningen ordningslagen,
9. om att återkalla tillstånd enligt 3 kap. 18 § ordningslagen,
10. om att någon ska vidta vissa åtgärder enligt 3 kap. 19 § ordningslagen,
11. om att polismyndigheten ska vidta vissa åtgärder enligt 3 kap. 21 § ordningslagen,
12. om tillstånd i fråga om handel,
13. om hämtning av barn enligt 21 kap. föräldrabalken eller om åtgärder enligt 10 § andra stycket samma kapitel,
14. om hämtning av barn enligt 18 § lagen (1989:14) om erkännande och verkställighet av utländska vårdnadsavgöranden m.m. eller om överflyttning av barn eller om åtgärder enligt 20 § samma lag,
15. om avvisning eller om överlämnande enligt 8 kap. 4 § andra och tredje styckena utlänningslagen (2005:716),
16. om att ta en utlänning i förvar eller att ställa utlänningen under uppsikt enligt 10 kap. 1–3, 6–8, 12, 13 och 17 §§ utlänningslagen,

---

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2013:12

17. om att ta emot en nöjdförklaring enligt 15 kap. 2 § utlänningslagen,  
18. om verkställighet enligt 12 kap. 14 och 17 §§ utlänningslagen,  
19. om att göra en anmälan som rör utvisning enligt 2 § lagen (1991:572) om särskild utlänningskontroll, om förvar enligt 8 § första stycket samma lag, om husrannsakan, kroppsvisitation m.m. enligt 19 § samma lag eller om att framställa yrkande om tillstånd till hemlig avlyssning av elektronisk kommunikation m.m. enligt 21 § andra stycket samma lag,  
20. om tillstånd att resa in från eller ut till något annat land enligt 6 kap. 1 § utlänningsförordningen (2006:97),  
21. om förordnande av offentligt biträde,  
22. om förskott för överlastavgift enligt 8 a § lagen (1972:435) om överlastavgift eller om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden enligt 8 b § samma lag,  
23. om att göra en anmälan om tillträdesförbud enligt 6 § tredje stycket lagen (2005:321) om tillträdesförbud vid idrottsarrangemang,  
24. om förskott för sanktionsavgift enligt 10 kap. 5 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden enligt 10 kap. 6 § samma förordning,  
eller  
25. om förskott för sanktionsavgift enligt 25 a § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden enligt 25 b § samma förordning.  
24. om förskott för sanktionsavgift enligt 10 kap. 5 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden enligt 10 kap. 6 § samma förordning,  
25. om förskott för sanktionsavgift enligt 25 a § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter eller om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden enligt 25 b § samma förordning, *eller*  
26. *om förskott för sanktionsavgift enligt 7 c § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller om att ett fordon eller fordonståg inte får fortsätta färden enligt 7 d § samma förordning.*

Polismyndigheten får uppdra åt en annan anställd än som anges i första stycket att fatta beslut i ärenden som anges där, om den anställde har den kompetens, utbildning och erfarenhet som behövs.

\_\_\_\_\_

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2015.

# 1 Inledning

## 1.1 Uppdraget

Transportstyrelsen fick i uppdrag av regeringen den 30 maj 2013 att redovisa fördjupade analyser om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Denna rapport omfattar punkt 2 och 4 i uppdraget.

Transportstyrelsen ska redovisa fördjupade analyser om konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken på väg ur ett bredare perspektiv och om det finns specifika problem kopplade till cabotagetransporter. Om problem framkommer ska Transportstyrelsen lämna förslag på åtgärder för att lösa dessa.

I uppdraget ingår även att studera eventuella konsekvenser av införandet av beställansvar för cabotagetransporter som trädde ikraft den 4 december 2011 i 6 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) samt om reglerna behöver ändras lämna förslag till ändringar.

I uppdraget ingår vidare att inventera hur andra medlemsländer löst och hanterat frågeställningarna samt att lämna de författningsförslag som behövs och att redovisa konsekvenserna av föreslagna åtgärder.

Transportstyrelsen ska i uppdraget samarbeta med berörda myndigheter och föra en dialog med arbetsmarknadens parter.

## 1.2 Avgränsning

Utredningen avser att belysa förutsättningar och konkurrensvillkor för yrkesmässiga godstransporter på väg. Syftet med denna avgränsning är att sätta fokus på en del av de frågeställningar som idag omgärdar konkurrensvillkoren för den inhemska godstransportnäringen.

I enlighet med uppdragsbeskrivningen kommer de åtgärdsförslag som presenteras att vara inriktade på att lösa problem kring cabotagetransporter på väg. Utredningen kommer i samband med detta att beröra faktorer som leder till s.k. social dumping som får betraktas som en aktuell fråga inom flera trafikslag. Utredningen kommer däremot inte att föreslå några åtgärdsförslag kopplat till detta då myndigheten inte råder över åtgärder inom arbetsmarknadsområdet.

## 1.3 Genomförande av uppdraget

Uppdraget har präglats av en omfattande samverkan mellan Transportstyrelsens projektgrupp och externa intressenter. Med syfte att skapa ett helhetsperspektiv har externa aktiviteter samordnats med



projektgruppen som ansvarar för den del av regeringsuppdraget som avser *att införa klampning som åtgärd för att hindra fortsatt färd.*

Konkret har uppdraget genomförts i samverkan med Sveriges Åkeriföretag, Transportarbetareförbundet, Transportindustriförbundet och företrädare för Transportgruppen. Dessa huvudintressenter har tillsammans med företrädare för Rikspolisstyrelsen, polismyndigheterna i Västra Götaland, Skåne, Stockholm, Västerbotten och Norrbotten samt Åklagarmyndigheten alla på olika sätt bidragit till utredningsarbetet och de åtgärder som föreslås.

Vid sidan av ovan nämnda huvudintressenter har Henrik Sternberg, Cabotagestudien (Lunds Universitet) samt Konkurrensverket, Tullverket och Trafikanalys bidragit med ytterligare kunskap till utredningen.

Inom ramen för uppdraget har ett stort antal enskilda möten hållits. Dessa har kompletterats med två större workshops med medverkan från såväl branschorganisationer som myndigheter.

Huvudsyftet med den första workshopen (23 oktober) var att starta en bredare diskussion som skulle leda fram till en problembild som så många aktörer som möjligt kunde enas kring. Diskussionen dokumenterades och följdes även upp av ett skriftligt frågeformulär som distribuerades via mejl till samtliga deltagare.

I november hölls ett telefonmöte med ett antal polismyndigheter som representerade olika delar av landet. Avsikten var att få kunskap om regionala skillnader i problembilden.

Under samma månad presenterade Henrik Sternberg Cabotagestudien för projektgruppen. I presentationen ingick både den del som genomfördes under våren 2013 och den uppföljning som då pågick.

På den andra workshopen (11 december) presenterade projektgruppen de författningsförslag som arbetats fram för att åtgärda de identifierade problemen.

### 1.3.1 Koppling till deluppdrag om hindrande av fortsatt färd

Med avsikt att belysa värdet av att se helheten vill vi återigen kommentera att samverkan skett med det delprojekt som ansvarar för att införa klampning som åtgärd för att hindra fortsatt färd. Vi har under utredningens gång då identifierat att klampning kan bli aktuell även när brott mot bestämmelserna om cabotage har konstaterats. Klampning föreslås då bli den yttersta konsekvensen för att förhindra fortsatt brott och i de fall förskott på sanktionsavgiften inte betalas. (Se delredovisning om klampning).

## 2 Legala förutsättningar för etablering på godstransportmarknaden

I detta kapitel redogörs kort för hur de legala förutsättningarna ser ut för etablering på marknaden, dels inom EU och dels specifikt i Sverige.

Dessa faktorer är avgörande för marknadens funktionssätt och sätter ”spelreglerna” för de som vill verka på marknaden. I allt väsentligt är reglerna i grunden lika för unionens medlemsstater (utom Kroatien), då det mesta styrs av EU-förordningar. Tillämpningen varierar i viss grad mellan medlemsstaterna och efterlevnadskontrollen likaså.

Regelverken har blivit alltmer harmoniserade under de två senaste årtiondena. Detta har medfört en tydligare styrning av tillämpningen i medlemsstaterna och att fler etableringshinder och hinder för den fria rörligheten har undanröjts. Därigenom ska utvecklingen gå mot ”ett gemensamt europeiskt transportområde” som det uttrycks i kommissionens vitbok för transporter.

Vägtransportpaketet, som kom 2009 och innehöll tre EU-förordningar med direkt tillämplighet i alla medlemsstater, hade till syfte att skapa en mer enhetlig tillämpning av reglerna för yrkesmässig trafik på väg inom EU. Förordningarna trädde i kraft den 4 december 2011 och utgör nuvarande legala ramverk för vägtransportmarknaden inom unionen.

Traditionellt har vägtransportmarknaden i Europa styrts av bilaterala överenskommelser om årliga kvoter för gods och passagerartransporter mellan länder. Kvotsystemet försvann i och med förordning EEG nr 881/92<sup>4</sup>, som istället införde ett gemenskapstillstånd där företag som ville transportera gods mellan länder fick ett tillstånd att göra så baserat på att de har tillstånd till yrkesmässig trafik i den medlemsstat där de är etablerade. Tillståndprocessen för de företag som vill bedriva yrkesmässig trafik inom unionen har under lång tid varit föremål för harmoniseringsåtgärder som ett led i att liberalisera marknaden och ta bort hinder för den fria rörligheten.

Ett viktigt steg i harmoniseringen var det numera upphävda direktivet 96/26/EG<sup>5</sup> där det fastställs grundläggande krav på att den som vill utföra godstransport på väg ska ha en god finansiell ställning, yrkesmässig

<sup>4</sup> Rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier.

<sup>5</sup> Rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

kompetens och god vandel. I och med att direktivet lämnar utrymme för medlemstaterna att implementera genom eget regelverk skiljer sig såväl tolkning som tillämpning åt inom unionen, något som har setts som problematiskt i och med att olikheter i tillämpning av regler riskerar att bli till hinder för den fria rörligheten.

## **2.1 Förordning (EG) nr 1071/2009**

De legala grundförutsättningarna för aktörerna på marknaden anges i förordningen (EG) nr 1071/2009<sup>6</sup> om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik.

Förordningen tillämpas på alla företag som är etablerade i gemenskapen och bedriver yrkesmässig trafik samt för de företag som har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik. Kraven i förordningen innebär att företaget ska vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat, ha gott anseende, ha tillräckliga ekonomiska resurser samt ha erforderligt yrkeskunnande. Förordningen medger att medlemsstaterna får införa ytterligare krav under förutsättning att dessa är proportionerliga och icke-diskriminerande.

Varje företag som bedriver yrkesmässig trafik ska utse minst en fysisk person som ska vara *trafikansvarig*. Denne person ska "faktiskt och fortlöpande" leda företagets transportverksamhet, och måste för detta ändamål uppfylla ett antal krav ställda i förordningen:

Den trafikansvarige måste uppfylla kraven på yrkeskunnande och gott anseende<sup>7</sup>, ha verklig anknytning till företaget, dvs. vara anställd, styrelseledamot, ägare eller aktieägare, eller förvaltare av det, eller, om företaget är en fysisk person, vara denna person, och vara bosatt i gemenskapen.

### **2.1.1 Kravet på fast etablering i en medlemsstat**

Enligt förordningen ska företag som vill bedriva yrkesmässig trafik på väg inom gemenskapen förfoga över ett driftställe i den medlemsstaten där det är etablerat. Det fasta driftstället innebär lokaler där företaget bevarar sin centrala företagsinformation, särskilt alla räkenskaper, personalhandlingar, handlingar som innehåller uppgifter om kör- och vilotider samt övriga handlingar som den behöriga myndigheten måste ha tillgång till för att kunna kontrollera att villkoren enligt denna förordning är uppfyllda. Medlemsstaterna får kräva att företag som är etablerade på deras territorium vid varje tidpunkt även ska ha andra handlingar tillgängliga i sina lokaler.

---

<sup>6</sup> Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG.

<sup>7</sup> Gott anseende enligt artikel 3.1 b och d i förordningen.

### 2.1.2 Kravet på yrkeskunnande

För att uppfylla kravet på yrkeskunnande (artikel 3.1 d) ska den trafikansvarige ha kunskaper som svarar mot den nivå som anges i bilaga I till förordningen, dessa ämnen är: civilrätt, handelsrätt, socialrätt, skatterätt, kommersiell och ekonomisk ledning av ett företag, marknadstillträde, tekniska normer och tekniska driftsförhållanden, och trafiksäkerhet.

Kunskaperna ska styrkas genom ett obligatoriskt skriftligt examensprov som får kompletteras med ett muntligt prov om medlemsstaten beslutar detta.

### 2.1.3 Gott anseende hos företag och trafikansvarig

Gott anseende hos trafikansvariga (eller övriga prövade personer) och företag innebär en vandelsprövning utifrån förekomst av fällande domar gentemot personer som är prövade av myndigheten eller sanktioner mot företaget. Den trafikansvarige eller transportföretaget får inte heller ha ådragit sig fällande domar eller sanktioner i en eller flera medlemsstater för allvarliga överträdelser av gemenskapsreglerna. Grunder som anges i förordningen för att ifrågasätta den trafikansvariges eller ett transportföretags goda anseende är fällande domar eller sanktioner för allvarlig överträdelse av nationella regler som är tillämpliga inom områden som avser: handelsrätt, insolvensrätt, löne- och anställningsförhållanden i branschen, vägtrafiklagstiftning, yrkesansvar, människohandel och narkotikahandel.

### 2.1.4 Kravet på tillräckliga ekonomiska resurser

För att uppfylla kravet på tillräckliga ekonomiska resurser (artikel 3.1 c i förordningen) ska ett företag fortlöpande kunna uppfylla sina finansiella skyldigheter under räkenskapsåret. Företaget ska därför, på grundval av årliga räkenskaper som har bestyrkts av en revisor eller annan ackrediterad person, kunna bevisa att det varje år förfogar över kapital och reserver till ett värde av minst 9 000 euro om endast ett fordon används och minst 5 000 euro för varje ytterligare fordon som används. Detta krav förutsätter bankintyg eller att en auktoriserad eller godkänd revisor styrker de ekonomiska uppgifterna vid initiala tillståndsansökan eller vid förändring i fordonsflottans bestånd.

### 3 Godstransportmarknaden på väg

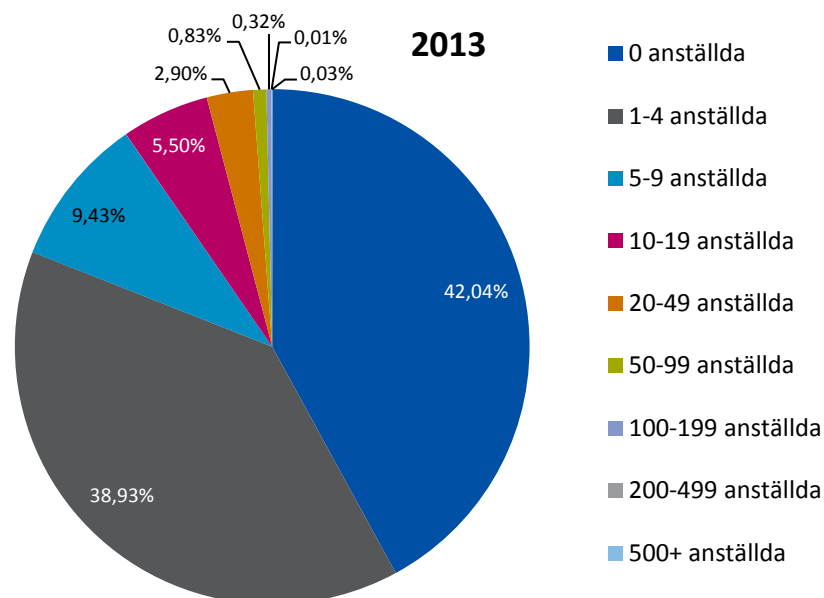
I detta kapitel beskrivs vägtransportmarknaden för gods. Marknaden beskrivs dels generellt och dels med fokus på konkurrensvillkor för inhemska åkerier respektive trafikföretag i andra medlemsländer.

Detta kapitel är således en introduktion till marknaden. Kapitlet ger även en kortare utblick över marknadssituationen inom EU idag.

#### 3.1 Marknadsstruktur

Godstrafikmarknaden på väg i Sverige präglas av en hög andel mindre företag, vilket illustreras med tabell och figur nedan. Siffrorna har hämtats från Statistiska Centralbyrån (SCB) och avser åkerier och flyttfirmor.<sup>8</sup>

Antal företag efter storleksklass och år, avser åkerier och flyttfirmor (SNI 49.4):



Diagrammet visar att mer än fyra femtedelar av företagen i dessa branscher på marknaden har mindre än fem anställda. Nettoomsättningen exklusive punktskatter totalt för företagen uppgick år 2012 till 101 004 miljoner kronor, vilket var ca 2,86 procent av total BNP för det året<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> SCB, företagsdatabasen.

<sup>9</sup> SCB, Preliminära resultaträkningsposter enligt Företagens ekonomi, mnkr efter näringsgren SNI 2007.

Godstransportmarknaden kan delas in i ett antal olika delmarknader. I tabellen nedan återges andel verksamma företag inom de ”viktigaste” delmarknaderna. Tabellen redovisar en total andel som överstiger 100 % vilket visar att flera av företagen är verksamma på mer än en delmarknad.

Siffrorna grundar sig på uppgifter från branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag och omfattar därmed endast medlemsföretag.

**Sveriges åkeriföretags medlemsföretags verksamheter, andel verksamma på olika delmarknader i procent:**

Delmarknad	Procent av företag verksamma
Bygg- och anläggning	49
Fjärrtransport	26
Närdistribution	18
Skogstransport	15
Maskintransport	11
Jordbrukstransport	10
Miljötransport	9
Tanktransport	5
Övriga	12

Bygg- och anläggning och fjärrtransport är de vanligaste marknaderna för företag att vara verksamma på. Närdistribution, som omfattar styckegodstransporter, budförsändelser och post- och småpaket, är också en vanlig verksamhet. Bland övriga transporter ingår i transporter av bilar, bilbärgning, maskin- och tungtransporter samt bohags- och kontorsflyttningar.<sup>10</sup>

Branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag har i en branschanalys från 2012 redogjort för medlemsföretagens ekonomiska förutsättningar och lönsamhet mot konjunkturbakgrund åren 2006-2010. I denna analys har man även beräknat hur många företag (bland organisationens medlemmar) som finns inom lika delmarknader.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Sveriges åkeriföretag: Fakta om åkerinäringen 2013.

<sup>11</sup> [http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded\\_files/simpler-rapporten-he\\_0.pdf](http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded_files/simpler-rapporten-he_0.pdf)

**Antal åkeriföretag (SÅ-medlemmar) som finns inom lika delmarknader, siffror som avser 2010:**

Delmarknad	Antal företag	Procent
Jordbrukstransport	178	4%
Skogstransport	497	10%
Byggtransport	1 083	22%
Tanktransport	117	2%
Fjärrtrafik	720	15%
Miljö/renhållning	157	3%
Distribution	261	5%
Budtransport	58	1%
Bohagstransport	40	1%
Maskintransport	54	1%
Blandad verksamhet	1 782	36%
<b>Totalt</b>	<b>4947</b>	<b>100%</b>

Siffrorna i tabellen ovan inkluderar inte alla medlemmar hos branschorganisationen och då ”blandad verksamhet” redovisas separat är det troligt att redovisningen främst avser renodlade verksamheter. Tabellen ger dock en fingervisning om vilka de större delmarknaderna är.

Delmarknadernas egenskaper skiljer sig åt när det gäller konjunktürkänslighet. Exempelvis är känsligheten olika beroende på de relaterade marknader som de påverkas eller är eller beroende av. Generellt visar marknaden för godstransporter på väg en stark samvariation med såväl tillväxten i ekonomin som den ekonomiska utvecklingen i landet i stort<sup>12</sup>.

På en mer detaljerad nivå är exempelvis de åkerier som är inriktade på bygg- och anläggningstransporter beroende av utvecklingen inom byggsektorn medan åkerier som fokuserar på skogstransporter är beroende av den specifika råvarumarknaden. Detta gör att det till viss del är möjligt att förutspå utvecklingen på de delmarknader som är beroende av utvecklingen för mycket konjunktürkänsliga verksamheter som bygg- och råvaruindustrin. Motsatt finns det delmarknader som miljö- och renhållning och till viss del distribution och budtransport som inte är lika konjunkturutsatta.

<sup>12</sup> Dessa förhållanden redogörs för bl.a. i den akademiska publikationen *DRIVERS OF FREIGHT TRANSPORT DEMAND AND THEIR POLICY IMPLICATIONS*, Van de Riet, de Jong och Walker (2008), <http://www.significance.nl/papers/2008-STELLA-Drivers-of-freighttransport-demand.pdf>

Inom delmarknaden internationella fjärrtransporter ser strukturen på efterfrågesidan annorlunda ut än på utbudssidan, med dominerande inslag av ett fåtal stora (ofta globala) logistikbolag som transportköpare medan de som utför transporterna mycket ofta utgörs av mindre företag. För företag som utför inrikes och utrikes fjärrtransporter är kontakten med transportköparen oftast endast indirekt, då det är andra företag som förmedlar själva transporten. Förmedlingsföretaget har affärskontakten med transportkunden och administrerar transporten. Dessa förmedlingsföretag anlitar sedan åkeriföretag för att genomföra transporten.

Tidigare har det ofta funnits en långsiktig avtalsknytning mellan åkeri och förmedlingsföretag, trenden har dock under senaste årtiondet gått mot att internationella transporter kan köpas och säljas på en datoriserad spotmarknad.

Stora transportförmedlingsföretag/speditionsföretag som är verksamma i Sverige idag är exempelvis Schenker och DHL. I ett pressmeddelande från den 21 mars 2013 skriver Schenker bl.a. att *”Schenker AB har cirka 300 gränsöverskridande transporter om dagen, normalt ingår mellan 2 och 20 av dem inte i den reguljära trafiken utan är upphandlade på spotmarknaden”*, de skriver vidare *”Priserna på spotmarknaden varierar kraftigt beroende på konjunkturen för tillfället. En tysk bil som fått last till Sverige och fått bra betalt för den vill snabbt tillbaka. Istället för att köra tom kan åkaren då nöja sig med ett mycket lågt pris för att snarast komma tillbaka till kontinenten”*.

Många mindre åkerier har traditionellt samverkat inom gemensamt ägda transportföretag, s.k. lastbilscentraler som ombesörjer marknadsföring, kundkontakt, transportplanering och administration. Lastbilscentralerna har dock minskat stadigt i antal från 307 år 1970 till 83 år 2011, främst genom sammanslagningar<sup>13</sup>.

### **3.2 Företagen och fordonsflottan**

Fordonsflottan för godstransporterna på väg (svenskregistrerade fordon i yrkesmässig trafik) uppgår till cirka 40 000. I tabellen nedan redovisas antalet lastbilar i yrkesmässig trafik fördelat på företagsstorlek (antal fordon) och år.

---

<sup>13</sup> Sveriges åkeriföretag: Fakta om åkerinäringen 2013



**Lastbilar i yrkesmässig trafik, uppdelat på storleksklass (antal fordon per åkare) och förändring över tid<sup>14</sup>:**

	Storleksklass - antal lastbilar i yrkesmässig trafik					Procent				
	1990	1997	2001	2007	2011	1990	1997	2001	2007	2011
1	8 381	6 814	5 937	5 326	4 841	21,5	19,2	15,9	13,3	12,1
2-5	13 109	11 963	12 004	11 274	10 335	33,6	33,7	32,2	28,1	25,9
6-10	5 647	5 554	6 176	6 985	6 775	14,5	15,6	16,5	17,4	17
11-15	2 831	2 817	3 117	3 928	3 731	7,2	7,9	8,4	9,8	9,4
16-	9 068	8 379	10 092	12 584	14 188	23,2	23,6	27	31,4	35,6
Totalt	39 036	35 527	37 326	40 097	39 870	100	100	100	100	100

Tidigare i detta kapitel har det påvisats att fyra femtedelar av företagen har 0-4 anställda, och att SCB har listat de antal företag som är åkerier och flyttfirmor till 6 403. Samtidigt var antalet lastbilar i yrkesmässig trafik för enmansföretag 4 841, vilket kan förklaras med att företag som ingår i SNI-kod 49.1 kan ha fordon i yrkesmässig trafik som inte är lastbilar (d.v.s. som inte väger mer än 3,5 ton), eller att de har verksamhet som inte kräver yrkestrafiktillstånd. Siffrorna skiljer sig av urvalsmetodologiska skäl från Trafikanalys årliga publikation om fordonsbeståndet i Sverige gällande antal lastbilar i yrkesmässig trafik och det är i skrivande stund inte klargjort vari skillnaden på definitioner ligger, men de huvudsakliga slutsatserna i Sveriges åkeriföretags publikation är intressanta: ”De största åkerierna, med 16 bilar eller fler, innehar 35 procent av fordonsflottan. 45 procent av fordonsflottan tillhör åkerier som har 11 fordon eller fler.”

En utblick mot fordonsflottans struktur i övriga EU-länder och USA görs i publikationen ”Who controls the fleet? Initial insights into road freight transport planning and control from an industrial network perspective” (2013), Sternberg, Germann, och Klaas-Wissing. I studien visar författarna att mindre åkerier är normen på marknaden i många av de utvecklade ekonomierna.

I tabellen nedan redovisas hur utvecklingen av fordonsflottan har förändrats med avseende på antalet lastbilar i yrkesmässig trafik under åren 2003 till 2012<sup>15</sup>:

<sup>14</sup> Siffror publicerade i Sveriges åkeriföretags ”Åkerinäringen 2013”.

<sup>15</sup> Fordonsstatistik sammanställd årligen av Trafikanalys:

<http://www.trafa.se/sv/Statistik/Vagtrafik/Fordon/>

Lastbilar i yrkesmässig trafik				
Vid slutet av år	Totalvikt i kg		Totalt	därav leasing
	-3 500	3 501 -		
2003	10 990	41 253	52 243	7 466
2004	11 126	41 723	52 849	7 657
2005	11 422	42 139	53 561	7 972
2006	12 247	44 722	56 969	9 169
2007	12 343	46 796	59 139	9 592
2008	12 976	45 631	58 607	10 642
2009	13 188	45 908	59 096	11 333
2010	13 541	46 222	59 763	12 200
2011	13 419	46 419	59 838	12 657
2012	12 768	46 019	58 787	12 126

För de tunga lastbilarna (över 3 500 kg) har antalet varit relativt oförändrat sedan 2007, och den totala lastbilsflottan i yrkesmässig trafik har hållit sig i intervallet mellan 58 500 – 60 000 sedan 2007. En tydlig utvecklingstrend är dock att andelen leasade fordon stadigt ökat, vilket mot bakgrund av ökade krav på flexibilitet och generellt restriktivare utlåning från banker gentemot företag ter sig logiskt.

### 3.3 Nyckeltal och åkeriföretagens ekonomi<sup>16</sup>.

Med hjälp av aktiebolagens siffror från årsredovisningar kan en bild av företagets tillstånd i branschen belysas. Siffrorna utgår från SNI-kod: 49410 vilket omfattar aktiebolag som har uppgett vägtransport av gods som sin huvudsakliga verksamhet, vilket omfattar all vägtransport av gods utom flyttjänster, även uthyrning av lastbilar med förare ingår<sup>17</sup>.

Bolagen har delats upp i storleksklasser efter antalet anställda. Tabellen nedan visar hur många bolag som ingår i statistiken:

<sup>16</sup> Siffrorna i detta avsnitt är hämtade från Bisnodes databas, som i sin tur hämtar siffror från SCB:s företagsdatabas.

<sup>17</sup> Kompletta beskrivningar av vad som ingår finns på SCB:s hemsida, <http://www.sni2007.scb.se/snihierarki2007.asp?sniniva=5&snikod=49410>

**Storleksklasser företag:**

Storleksklass (antal anställda)	Andel av företagen i storleksklass
0	44,87%
1-4	37,02%
5-9	9,07%
10-19	5,10%
20-49	2,77%
50-99	0,75%
100-199	0,30%
200-499	0,05%
500-999	0,03%
1000-4999	0,04%

Vilken typ av företagsform som väljs varierar med storleksklass av naturliga skäl, bland företag utan anställda är enskild näringsidkare vanligast, i övrigt dominerar aktiebolag:

**Företagsform efter storleksklass:**

Storleksklass (antal anställda)	Enskild firma	Aktiebolag	Handelsbolag	Kommanditbolag	Övriga
0	72,41%	21,02%	3,31%	1,73%	1,52%
1-4	14%	84%	1%	1%	0%
5-9	5%	94%	1%	0%	1%
10-19	2%	97%	0%	0%	1%
20-49	0%	100%	0%	0%	0%
50-99	0%	100%	0%	0%	0%
100-199	0%	100%	0%	0%	0%
200-499	0%	88%	0%	0%	13%
500-999	0%	100%	0%	0%	0%
1000-4999	0%	100%	0%	0%	0%

Då nyckeltalen uteslutande kommer från aktiebolag kan presentationen nedan inte ses som en totalundersökning i och med att enskilda firmor med annan bolagsform inte finns representerade. Aktiebolag utgör dock 21 procent av åkerier utan anställda, vilket får ses som ett relativt sett stort urval.

Nedan ges en förteckning över hur många aktiebolag som ingår i urvalet och som nyckeltal hämtats ifrån i de olika storleksklasserna. Antal avser 2012 som är det senaste redovisningsåret som ingår i källmaterialet:

**Antal aktiebolag efter storleksklass:**

<b>Storleksklass (antal anställda)</b>	<b>Antal aktiebolag</b>
0	1675
1-4	5534
5-9	1507
10-19	880
20-49	489
50-99	134
100-199	53
200-499	7
500-999	5
1000-4999	7

Nedan redogörs för nettoomsättningen för bolagen samt utveckling över tid, medianvärdet:

**Nettoomsättning, medianvärde (tkr), år 2009-2012**

<b>Storleksklass</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
0 (enskilda bolag)	733	594	404	238
1-4 anställda	2 354	2 411	2 395	2 278
5-9 anställda	6 137	6 918	7 286	7 524
10-19 anställda	11 962	13 358	14 568	14 919
20-49 anställda	24 908	27 170	30 920	32 379
50-99 anställda	65 607	68 777	76 901	78 305
100-199 anställda	111 847	117 021	138 786	139 011
200-499 anställda	286 466	260 632	464 908	416 771
500-999 anställda	350 979	530 488	622 107	632 482
1000-4999 anställda	5 169 000	5 356 000	4 963 000	4 426 836

Av tabellen framgår att storleken på omsättningen varierar kraftigt mellan de olika kategorierna. Bland de riktigt stora bolagen (200-499, 500-999, samt 1 000-4 999 anställda) som t.ex. IL Recycling Service AB, Bring Cargo Inrikes AB, NTM Distribution AB, Schenker Åkeri AB, och DSV Road AB finns betydligt mer diversifierad verksamhet än i de mindre åkerierna.

Med nettoomsättning avses intäkter från sålda varor och utförda tjänster som ingår i företagets normala verksamhet med avdrag för lämnade rabatter,

mervärdesskatt och annan skatt som är direkt knuten till omsättningen. Den långsiktiga trenden för bolagen i de flesta storleksklasser tycks vara en ökande nettoomsättning, förutom för enmansföretagen, där det märks en tydlig minskande trend.

Medianvärdet för årets resultat visar på en något fallande utveckling under de senare åren, förutom för ett par av de större storleksklasserna:

**Årets resultat, medianvärde (tkr), år 2009-2012**

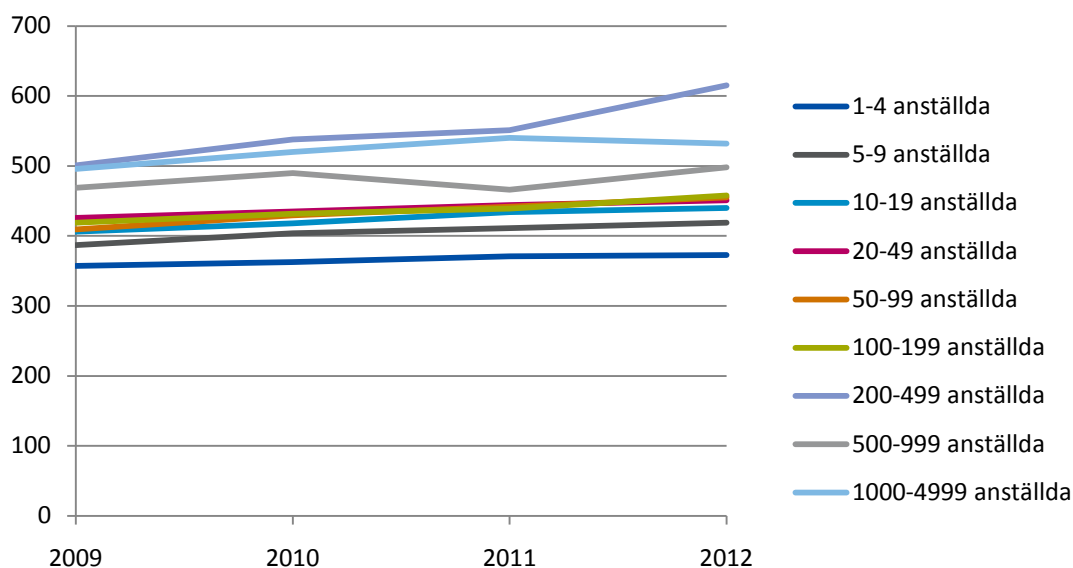
Storleksklass	2009	2010	2011	2012
0 (enskilda bolag)	9	7	3	5
1-4 anställda	40	47	28	24
5-9 anställda	83	97	77	56
10-19 anställda	116	149	113	86
20-49 anställda	269	331	370	283
50-99 anställda	642	830	687	662
100-199 anställda	1 079	950	757	775
200-499 anställda	6 347	61	4	0
500-999 anställda	17 813	18 549	28 629	30 211
1000-4999 anställda	0	16 790	-2 632	174 436

Räkenskapsårets resultat beräknas genom att samtliga kostnader dras ifrån intäkterna (intäkter och skulder beräknade enligt bokföringsmässiga grunder). Vid nästa räkenskapsårs inträde nollställs resultaträkningen för att man ska kunna följa utvecklingen under det nya året.

Beträffande arbetskraftskostnaden per anställd i bolagen är inte skillnaden så stor mellan bolagen i de olika storleksklasserna. Ökningen över tid har inte heller varit så dramatisk:

**Arbetskraftskostnad/anställd, medianvärde (tkr), 2009-2012**

Storleksklass	2009	2010	2011	2012
0 (enskilda bolag)	48	0	0	0
1-4 anställda	357	363	371	373
5-9 anställda	387	404	411	419
10-19 anställda	406	418	434	440
20-49 anställda	426	435	444	451
50-99 anställda	410	430	442	455
100-199 anställda	419	432	439	458
200-499 anställda	501	538	551	615
500-999 anställda	469	490	466	498
1000-4999 anställda	496	520	540	532

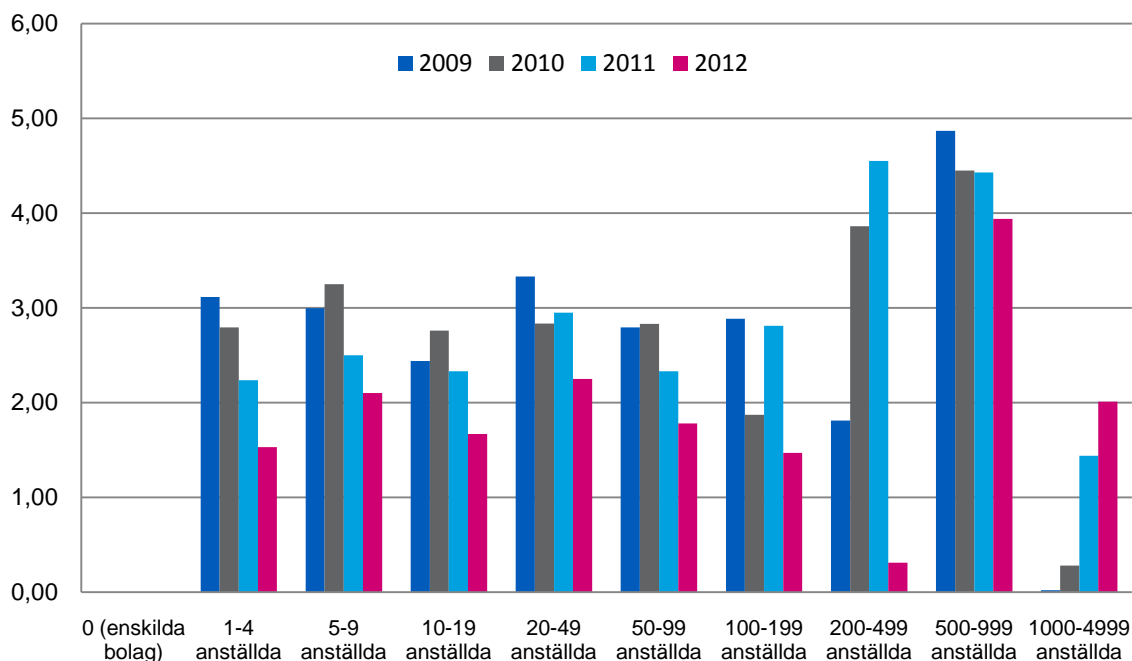


Nyckeltalet anger ett företags nivå på löner och förmåner till de anställda och inkluderar bruttolöner inkl. sociala avgifter, pensioner samt löneskatt för dessa. (Det kan även innehålla personalförmåner som friskvård och liknande.

Medianvärdet för vinstmarginalerna för företagen visar en trend mot att minska något långsiktigt, förutom för en av de större storleksklassernas bolag:

**Vinstmarginal, medianvärde, i procent, 2009-2012**

Storleksklass	2009	2010	2011	2012
0 (enskilda bolag)	0	0	0	0
1-4 anställda	3,11	2,79	2,24	1,53
5-9 anställda	3,00	3,25	2,50	2,10
10-19 anställda	2,44	2,76	2,33	1,67
20-49 anställda	3,33	2,83	2,95	2,25
50-99 anställda	2,79	2,83	2,33	1,78
100-199 anställda	2,88	1,87	2,81	1,47
200-499 anställda	1,81	3,86	4,55	0,31
500-999 anställda	4,87	4,45	4,43	3,94
1000-4999 anställda	0,02	0,28	1,44	2,01

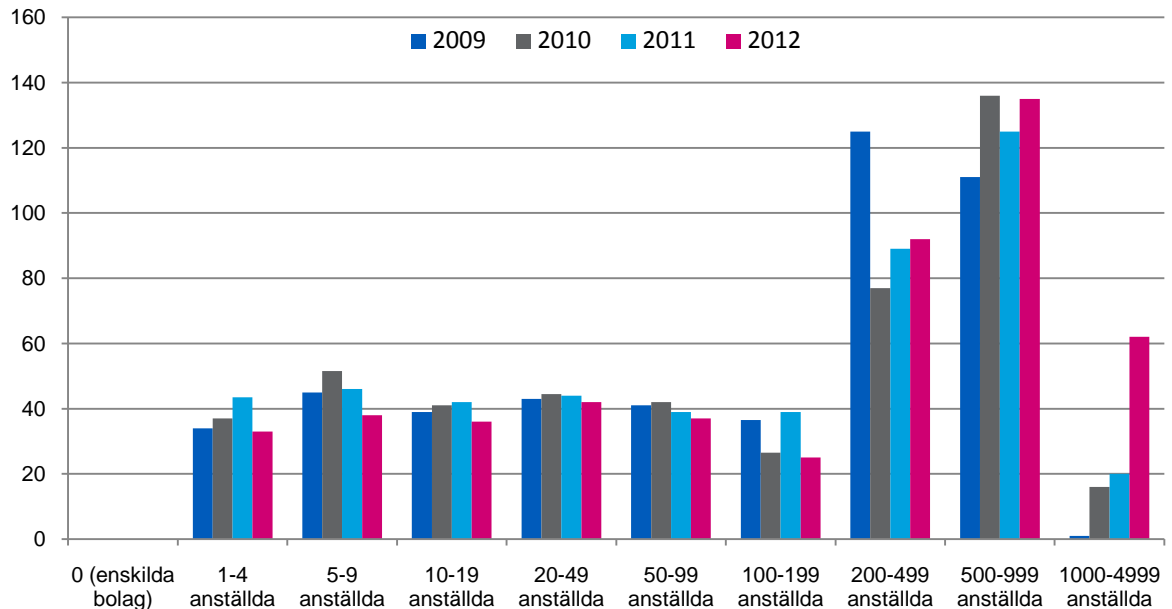


Nyckeltalet anger i procent företagets vinst i förhållande till dess nettoomsättning. Man räknar på vinsten innan räntekostnaderna är betalda vilket gör att finansieringen av verksamheten är ovidkommande vid beräkningen av vinstmarginalen.

Rörelseresultat per anställd berättar vad en genomsnittlig anställd genererar i vinst innan skatter och ränteutgifter/skulder är dragna, differensen mellan rörelsens intäkter och de rena rörelsekostnaderna. Trenden är svagt negativ förutom för de allra största bolagen:

**Rörelseresultat/anställd, medianvärde (tkr), 2009-2012**

Storleksklass	2009	2010	2011	2012
0 (enskilda bolag)	0	0	0	0
1-4 anställda	34	37	44	33
5-9 anställda	45	52	46	38
10-19 anställda	39	41	42	36
20-49 anställda	43	45	44	42
50-99 anställda	41	42	39	37
100-199 anställda	37	27	39	25
200-499 anställda	125	77	89	92
500-999 anställda	111	136	125	135
1000-4999 anställda	1	16	20	62



### 3.3.1 Slutsatser – marknadsstruktur och nyckeltal

Vad visar då nyckeltalen och marknadsstrukturen? Godstransportmarknaden på väg visar på utbudssidan (transportsäljare) en stor andel små företag med många enmansföretag utan anställda och med endast ett fordon. På efterfrågesidan (transportköpare) visar bilden snarare på en hög andel stora aktörer, globala logistikföretag och stora industriföretag, som i vissa fall själva kontrollerar marknadsplatser i form av datoriserade spotmarknader. Det går i nuläget inte att se ett trendskifte mot någon annan ordning och antalet lastbilscentraler har minskat över tid, även om andelen fordon hos bolag med större fordonsflottor verkar öka.

Gällande hur åkeriföretagen ”mår” kan man av nyckeltalen se att marginaler och resultat de senaste åren visar på en negativ trend, och att arbetskraftskostnaderna för företagen har ökat. Samtidigt har nettoomsättningen för de allra minsta företagen (mindre än fem anställda) gått ner medan den har ökat för de större. Detta ska ses mot bakgrund av konjunkturutvecklingen åren 2009-2012 som inte var genomgående positiv även om den utgjorde början på återhämtningen från finanskrisen.

I Sveriges Åkeriföretags branschanalys från 2012 framkommer att de företag som är verksamma på delmarknader som har ökat sin lönsamhet mest under åren 2006-2010, framförallt är verksamma inom jordbrukstransporter, bygg- och anläggning, tank-, och distribution. Minst lönsamma har framförallt skogstransporter och fjärrtransporter varit.



Godstransportmarknaden generellt är konjunkturkänslig och de stora exportföretagen i Sverige påverkades negativt av den låga tillväxten på de viktigaste marknaderna i Europa under dessa år.

### 3.4 Marknadsandelar – cabotage och internationella transporter

Transportföretag med inriktning på inrikes och utrikes fjärrtransporter har under de senaste åren i ökande omfattning utsatts för konkurrens från företag etablerade i andra medlemländer. Antalet utlandsregistrerade fordon som utför transportarbete på denna marknad har även de ökat.

Tabellen nedan visar på de utländska lastbilarnas ökande marknadsandel<sup>18</sup>:

#### Transportarbete (miljoner tonkilometer):

År	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Svenska lastbilar på svenska vägar	32 669	34 682	35 455	36 375	37 934	32 118	32 738
Utländska lastbilar på svenska vägar	6 676	6 714	7 679	7 704	8 319	6 827	8 162
Svenska lastbilar i utlandet	4 257	3 874	4 444	4 150	4 433	2 923	3 535
<b>Utländska lastbilars marknadsandel i Sverige, procent:</b>							
	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>20</b>

Siffrorna ovan är hämtade från Trafikanalys publikation *Utländska lastbilstransporter i Sverige 2009-2010*. I skrivande stund har inte publikationen som avser 2011-2012 färdigställts, dock har Transportstyrelsen preliminärt fått ta del av nedanstående siffror:

<sup>18</sup> Trafikanalys, *Utländska lastbilstransporter i Sverige 2009-2010*, (2012), [http://www.trafa.se/PageDocuments/Utländska\\_lastbilstransporter\\_i\\_Sverige\\_2009-2010.pdf](http://www.trafa.se/PageDocuments/Utländska_lastbilstransporter_i_Sverige_2009-2010.pdf)

**Utländska lastbilers andelar av transporter med last med start och/ eller slut i Sverige. År 2004-2012:**

År	Antal transporter	Trafikarbete på svensk mark	Transporterat gods	Transportarbete på svensk mark
2004	5,1%	16,1%	6,2%	16,6%
2005	5,2%	15,8%	5,9%	15,9%
2006	6,0%	17,0%	6,9%	17,4%
2007	6,1%	17,4%	6,8%	17,1%
2008	6,6%	18,0%	6,9%	17,5%
2009	5,6%	19,1%	6,4%	17,2%
2010	6,0%	20,1%	7,8%	19,5%
2011	5,3%	17,6%	7,0%	16,9%
2012	5,9%	18,1%	7,2%	17,5%

Transportstyrelsens och Rikspolisstyrelsens tillståndsmätning av den yrkesmässiga trafiken på väg visade att tre fjärdedelar av transportarbetet (i mätningen) utfördes av svenskregistrerade lastbilar.<sup>19</sup> Mätningen visade också att drygt 70 procent av lastbilssläpen var svenskregistrerade medan en knapp tredjedel av förarna hade utländskt körkort. Mätningen utfördes under 2012 veckorna 35-37.<sup>20</sup>

Nästan 91 procent av transportarbetet med svenskregistrerade lastbilar utfördes inom Sverige. Avseende cabotage utfört i Sverige ger uppgifter från officiellt rapporterade siffror till Eurostat följande bild av utveckling. Statistiken baseras på en sammanställning av uppgifter från EU-länder om varutransporter på väg inrapporterade enligt förordning (EU) 70/2012<sup>21</sup> som reglerar ländernas statistikinsamling:<sup>22</sup>

<sup>19</sup> Redovisning av regeringsuppdrag N2012/1374/TE

<sup>20</sup> <http://www.transportstyrelsen.se/Global/Press/regelefterlevnad/Bilaga-3-Resultatrapport-tillstandsmatning-gods.pdf>

<sup>21</sup> Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 70/2012 av den 18 januari 2012 om statistikrapportering om varutransporter på väg.

<sup>22</sup> Dessa siffror rapporteras in till Eurostat från ett urval av företag i unionens medlemstater. Information om hur undersökningen och urvalet går till finns på Eurostats hemsida: [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_SDDS/EN/road\\_go\\_esms\\_4d.htm](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_SDDS/EN/road_go_esms_4d.htm)

**Cabotage, miljoner tonkilometer:**

År	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Utländska lastbilar i Sverige	255	357	522	547	800	933	709	1 044	1 018	794
Svenska lastbilar utomlands	230	170	186	164	152	222	156	179	144	140

I sammanhanget kan det poängteras att cabotaget, trots ökningen, enligt den officiella statistiken fortfarande utgör en liten andel av det sammanlagda transportarbetet i Sverige. Nedan anges siffror från Eurostat som redovisar den andel av det totala transportarbetet som är cabotage:

**Totalt transportarbete i Sverige och cabotagetransporter i Sverige, tusentals tonkilometer per år:**

År	2008	2009	2010	2011	2012
Totalt transportarbete	42 370 000	35 047 000	36 268 000	36 932 000	33 481 000
Cabotage	933 388	708 964	1 044 264	1 018 002	794 143
Andel cabotage	2,20%	2,20%	2,88%	2,75%	2,37%

Således visar den officiellt rapporterade statistiken inte på en dramatisk utveckling av cabotaget i Sverige, dessa siffror är dock behäftade med en felmarginal och den statistiska osäkerheten är större med avseende på utrikes transporter.

På nästa sida visas siffror från Trafikanalys som anger utvecklingen över tid för cabotagetransporter i Sverige och som baseras på samma grunddata som Eurostatsiffrorna. Det är i skrivande stund inte känt varför uppgiften om transportarbetet i miljoner tonkm för år 2012 skiljer sig åt mellan Eurostat och Trafikanalys i större omfattning än för de tidigare åren.

**Cabotage transporter i Sverige med utländska lastbilar, År 2004-2012:**

År	Antal transporter Tusental	Trafikarbete Tusen kilometer	Transporterad godsmängd tusen ton	Transportarbete Miljoner tonkilometer
2004	78	28 106	1 374	407
2005	127	37 613	2 494	541
2006	143	43 674	2 402	587
2007	193	56 093	2 936	824
2008	273	71 008	3 941	936
2009	217	60 125	2 584	716
2010	310	80 544	4 244	1 052
2011	328	71 560	4 381	1 020
2012	188	48 814	2 871	689

Någon mätning av mängden olagligt cabotage görs inte generellt över hela unionen men i kommissionens rapport om cabotaget inom unionen *DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION OF EU ROAD CABOTAGE - Study*<sup>23</sup> redogörs för ett antal summeringar från kontroller av yrkestrafiken i ett antal medlemstater:

<sup>23</sup> [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/495854/IPOL-TRAN\\_ET\(2013\)495854\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/495854/IPOL-TRAN_ET(2013)495854_EN.pdf)

**Antal brott mot reglerna för cabotage i olika medlemstater, från kommissionens rapport:**

Land	Period	Antal beivrade brott	Andel av kontroller
Tyskland	2012	477	0,45 %
Storbritannien	31 mars 2012 – 31 mars 2013	229	0,2 %
Frankrike	2010	Ingen uppgift	7 % (avser riktade kontroller mot cabotagetransporter)
Polen	Jan 2012 – okt 2012	3	0,002 %
Litauen	Ingen uppgift	Ingen uppgift	3 % av alla kontroller har lett till böter för bristande dokumentation.
Italien	Jan 2012 – okt 2012	205	0,1 %, avser brott mot regler kring internationella transporter, där cabotage ingår.

Av tabellen ovan kan det utläsas att problemet med illegalt cabotage som upptäcks genom kontroller inte är av någon betydande storlek. Med stor sannolikhet finns ett mörkertal men någon officiell uppskattning av dess storlek finns inte att tillgå. I och med föreliggande författningsförslag kan efterlevnaden av cabotagereglererna ingå i tillståndsmätningarna av den yrkesmässiga trafiken på väg i Sverige som kommer att genomföras med regelbundenhet.

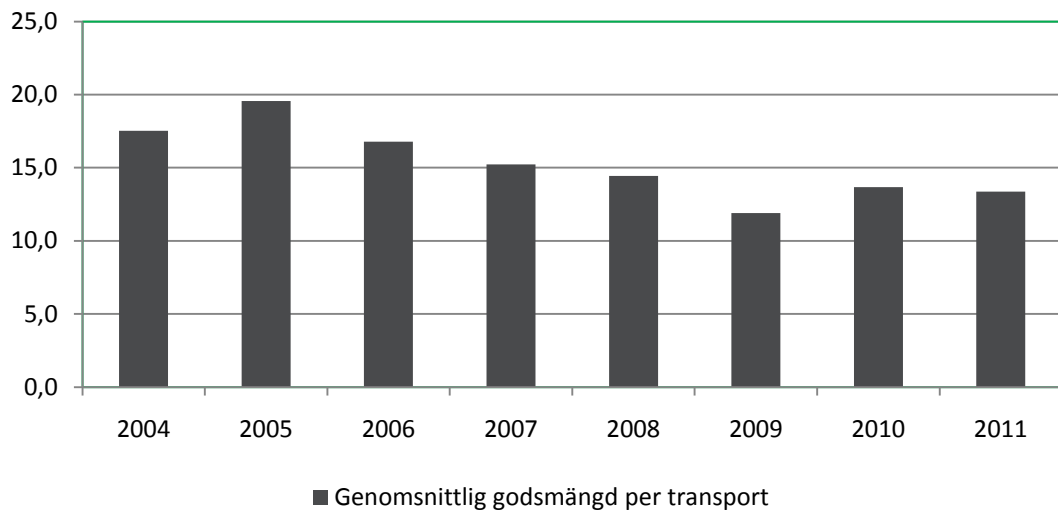
Det är i sammanhanget värt att nämna den studie som genomfördes under våren 2013 och som leddes av en forskare på Lunds Tekniska Högskola. Den s.k. Cabotagestudien<sup>24</sup> fick stort medialt genomslag och presenterades bl.a. på Almedalsveckan i Visby. Transportstyrelsen har under utredningens gång tagit del av vårens studie och även fått en preliminär muntlig presentation av den uppföljande och utökade studie som bl.a. genomfördes i Danmark under senhösten.

<sup>24</sup> Cabotagestudien, Henrik Stenberg, Lunds Tekniska Högskola. (2013-09-30)

Studien konstaterar att det handlar om komplexa frågeställningar och att avsikten är att ge ett ”första, litet kunskapsbidrag till ett område som länge varit utforskat”. Transportstyrelsens bedömning är att studien är intressant ur ett mer allmänt perspektiv då den tar upp en viktig problematik, i det här fallet omfattningen av eventuellt olaga cabotage. Det vill säga just det som vi skulle behöva veta mera om. Studien redovisar också ett större antal utlandsregistrerade lastbilar i Sverige under en begränsad period, ett rörelsemönster som inte tidigare finns beskrivet. Rörelsemönstret bygger på positionsrapportering av utlandsregistrerade lastbilar där inrapporteringen har skett av enskilda lastbilschaufförer via en för studien speciellt framtagen mobilapp. Transportstyrelsen anser sig dock inte kunna använda sig av studiens resultat med avseende på förekomsten av olaga cabotage då tillförlitligheten i den metodik som används kan diskuteras. Det handlar då i huvudsak om hur man skiljer det eventuellt olaga cabotaget från lagligt cabotage, kombitrafik eller internationella transporter, trafikformer som alla innebär fullt laglig verksamhet.

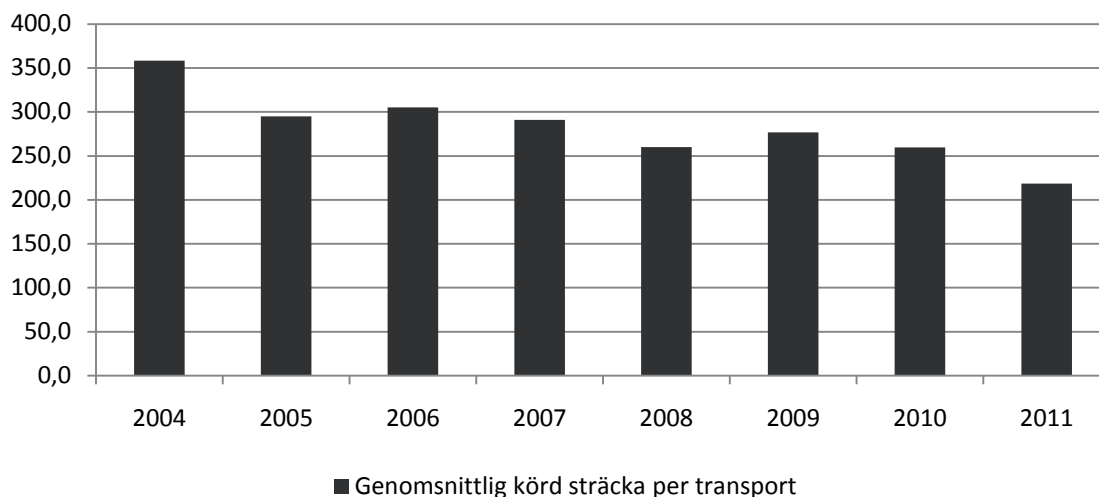
Gällande hur utvecklingen för de officiellt rapporterade cabotagetransporterna visar diagrammet nedan på en långsiktig utveckling sedan 2005 mot att cabotagetransporterna blir ”lättare”, godsmängden visar en något minskande trend, samt att körsträckorna blir kortare<sup>25</sup>:

**Utvecklingen av genomsnittlig godsmängd för cabotagetransporter i lastbilsundersökningen:**



<sup>25</sup> Siffror från Trafikanalys, presenterade på workshop den 23 oktober 2013

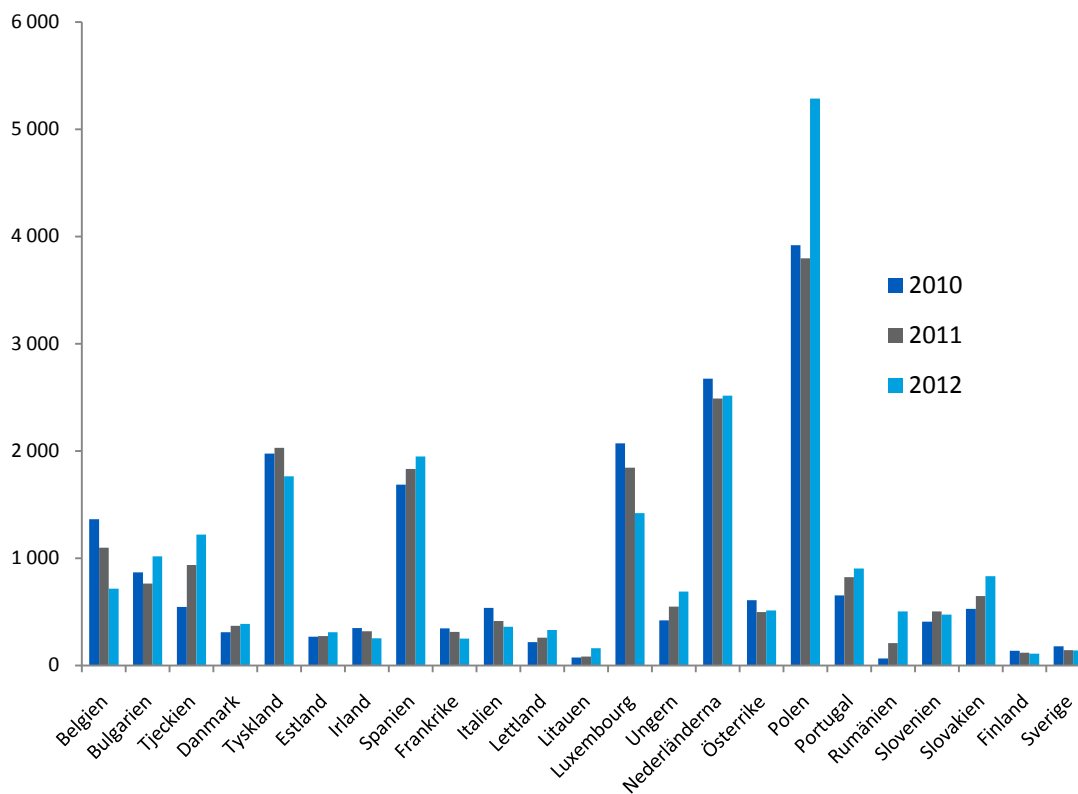
**Utvecklingen av genomsnittlig körsträcka för cabotagetransporter i lastbilsundersökningen:**



Utvecklingen mot minskad godsmängd per transport har rapporterats i andra sammanhang även gällande internationella transporter<sup>26</sup>.

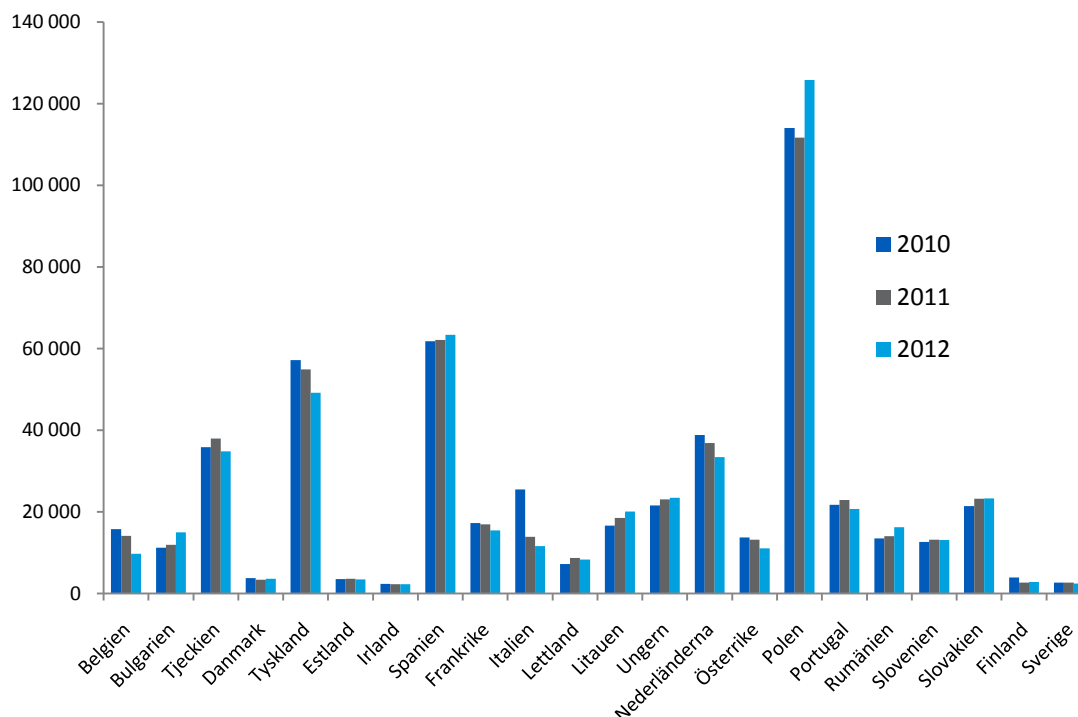
Vägtransportmarknaden inom EU har kontinuerligt förändrats och en tydlig förskjutning har skett mot att de nyare medlemstaterna utför alltmer av det samlade cabotagearbetet men också de internationella transportererna i övrigt inom unionen:

<sup>26</sup> Det påvisades i en riktad studie av transittrafik mellan Norge och Sverige vid Svinesundsbron, genomförd av Ramböll med titeln: *Missing Link 2013*. Studien avser Godstransporter mellan Norge och Sverige återkommande under åren 1989, 1994, 1999, 2004 och 2013. I den senaste undersökningen intervjuades 3897 förare vid vägganten.

**Cabotagetransporter, efter utförande länder, miljoner tonkilometer:**


För de internationella transporterna där lossning av gods sker i annat land än det egna ser fördelningen mellan transportutförande länder ut enligt nedan:



**Internationella transporter efter utförande länder, miljoner tonkilometer:**


### 3.4.1 Slutsatser – marknadsandelar svenska kontra utländska företag

Med stöd av den officiella statistiken kan man iaktta en utveckling som visar att utländska företag i ökande utsträckning konkurrerar om transporter till och från Sverige, genom internationella transporter, och inom Sverige, genom cabotage.

Trenden går även mot att cabotagetransporterna omfattar kortare sträckor samtidigt som godsmängden per transport minskar. Vidare kan det konstateras att ett antal medlemstater mer eller mindre har specialiserat sig på internationella transporter och att i samband med detta utföra cabotage. I avsnitt 3.7 nedan kommer det att belysas vilka konkurrensfördelar dessa medlemstater har gentemot övriga, framförallt genom lägre arbetskraftskostnader.

Konkurrensen från företag i andra medlemstater märks framförallt på delmarknaderna för inrikes och utrikes fjärrtrafik. Samtidigt blir utvecklingen för marknadsplatserna, där säljare och köpare av transporttjänster möts, allt mer komplex.

Omstrukturering av rollfördelning, ägande, incitament, och institutioner i spåren av globaliseringen och den europeiska marknadsliberaliseringen

leder till hårdare konkurrens om transportuppdragen. Genom sammanslagningar och uppköp har ett mindre antal stora globala logistikbolag kommit att dominera förmedlande av transporttjänster inom vissa marknadssegment. Dessa delmarknader påverkas även av kraven på allt mer flexibilitet från industrin (som är stora transportköpare) med just in time- leveranser för att minska ledtider och minimera lageruppbyggnad.

### **3.5 Konkurrensförutsättningar och villkor**

De medlemstater som anslöt sig till unionen år 2004 hade speciella begränsningar i möjligheterna till cabotage under fem år. Sedan 1 maj 2009 har alla medlemsstater samma regler.

Recessionen som drabbade unionens medlemstater under och efter år 2008 hade en negativ påverkan på vägtransportmarknaden p.g.a. den minskade efterfrågan i den reala ekonomin och nedgången i exportvolymerna.

Efter 2008 har två trender på marknaden inom EU varit tydliga. Den första har varit ”utflaggningen” av fordonsflottor till de nya medlemstaterna i östra delen av unionen där arbetskraftskostnader (förare) är lägre. För det andra finns ett intresse som handlar om att etablera sig i länder inom unionen som har mer gynnsamma skatteregler.

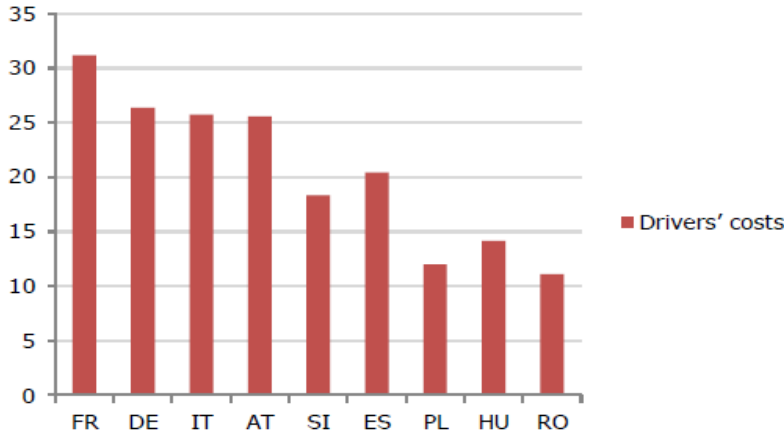
Sannolikt kommer arbetskraftskostnaderna över tid att närma sig varandra inom unionen. I nuläget ser dock situationen ut att ha en stor betydelse för transportmarknaden.

En viktig fråga i sammanhanget är den om hur jämbördiga eller lika de sociala trygghetssystemen och arbetsmarknadsmodellerna (harmonisering) behöver vara för att möjliggöra en liberalisering som inte förskjuter tyngdpunkten på ett alltför ofördelaktigt sätt för de äldre medlemsstaterna<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Development and implementation of EU road cabotage – study, 2013, s.13-14.

**Arbetskraftskostnader för förare inom unionen uppdelat på ett antal medlemstater, €/timme<sup>28</sup>:**



Beneluxregionens har sedan 1992 haft ett fullt liberaliserat cabotage mellan länderna, vilket utgör ett exempel på ett område där en full liberalisering har ansetts som väldigt lyckad. En av orsakerna är att länderna är väldigt lika varandra i flera viktiga avseenden<sup>29</sup>.

En faktor som påverkar arbetskraftskostnaden och även vilka aktörer som tar marknadsandelar på vägtransportmarknaden inom EU är den rådande förarbristen som inte anses vara akut men som kan komma att utgöra en drivande faktor vid ett gynnsammare konjunkturläge eller i samband med pensionsavgångar.

Vägtransportmarknaden är beroende av ett utbud av tillgängliga och kvalificerade förare och det tillskott som kom från de nya medlemstaterna 2004 och framåt kommer att plana ut. Detta skulle potentiellt kunna öka inslagen av tredjelandsförare på marknaden. Situationen med förarbrist skulle kunna påverka förarlönerna men också att tydliggöra behoven av att inom unionen se över de gemensamma kraven på förarutbildningar och kostnader för individen för dessa<sup>30</sup>.

Det är inte bara arbetskraftskostnaderna för förare som påverkar priset på transporter. Den brittiska branschorganisationen Freight Transport Association (FTA) som bl.a. representerar åkerinäringen i Storbritannien uppdrar åt ett konsultbolag att återkommande undersöka och indexera kostnaderna för att ha en lastbil i godstrafik i unionens medlemstater.

<sup>28</sup> Development and implementation of EU road cabotage – study, 2013 s 13-14.

<sup>29</sup> Study on Road Cabotage in the freight transport market – final report, 2006, s. 12-13. [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2006\\_03\\_road\\_cabotage\\_study.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2006_03_road_cabotage_study.pdf)

<sup>30</sup> Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market, 2012, s.3.4.

I tabellen nedan återges uppgifter för ett antal av de länder som ingår i den engelska undersökningen:

**Kostnader för en lastbil i yrkesmässig trafik, i brittiska pund, siffror från NERA, december 2009<sup>31</sup>**

Antaganden	UK	Tjeckien	Frankrike	Tyskland	Ungern	Polen	Rumänien
Drivmedelskostnad (£/liter exkl. moms)	0.92	0.78	0.77	0.86	0.75	0.65	0.63
Diesel multiplikator	100	85	83.5	93	81.5	70.6	68.7
Kostnad för inhemsk förare- multiplikator	100	66.4	115.2	108.9	43.8		23.1
Personalkostnad verkstad- multiplikator	100	54.9	101	152	33.1		17.6
Arbetsgivaravgifter förare (%)	12,80%	21,90%	36,70%	24,00%	17,00%	21,00%	10,50%
Arbetskraftskostnad multiplikator	100	108	121.2	109.9	103.7	107.3	98
<b>Kostnader</b>							
Fordonskatt	1850	1102	473	1180	1132	104	494
Vignette (Vägavgifter)	0	0	0	0	679	567	1107
Försäkringar	3880	3880	3880	3880	3880	3880	3880
Värdeminskningar	11261	11261	11261	11261	11261	11261	11261
Finansieringskostnader	4104	4884	4099	3957	6434	5375	7680
Drivmedel	38540	32775	32172	35851	31412	27215	26488
Däck	2815	2815	2815	2815	2815	2815	2815
Underhåll/reparationer	8953	6936	8,999	11282	5,959		5266
Lönekostnad förare	30812	20473	35505	33549	13504		7103
Overheadkostnader	16482	17145	18228	17300	16789	17081	16314
Totala kostnader	118696	101271	117433	121077	93866		82408
<b>Kostnadsindex</b>	<b>100</b>	<b>85</b>	<b>99</b>	<b>102</b>	<b>79</b>		<b>69</b>

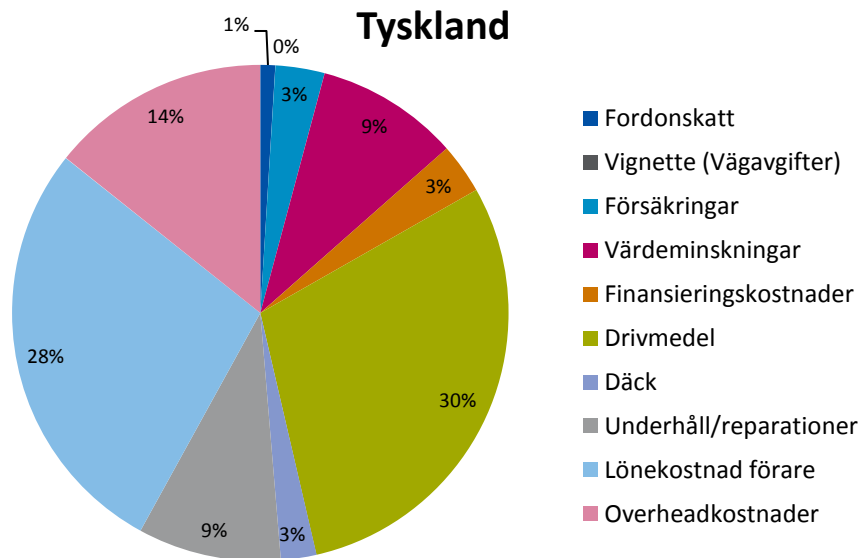
<sup>31</sup> Tabellen återges i Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market, 2012, s 15.

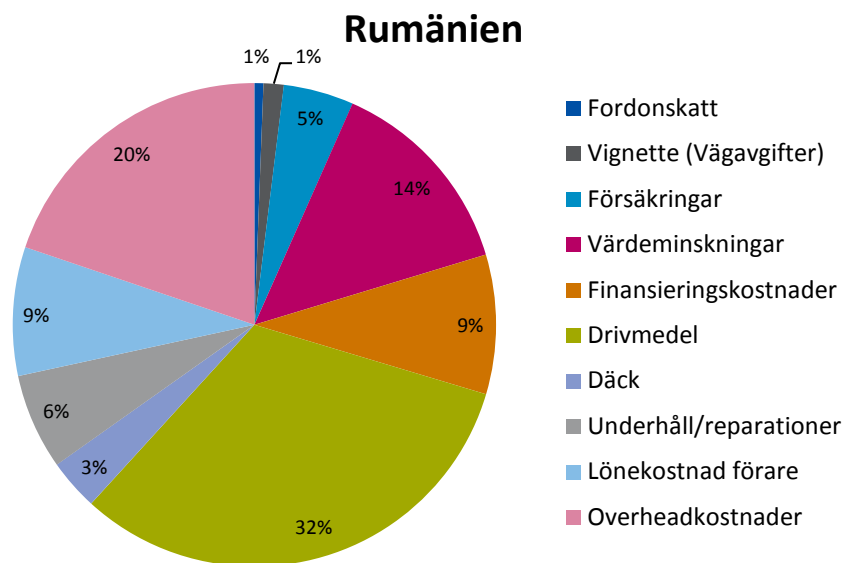
Det finns flera olika faktorer som påverkar kostnaderna för godstransport på väg. Merparten av dessa bestäms av medlemstaterna själva eller av andra faktorer/aktörer inom dessa och är således att se som landsspecifika. Det handlar då om frågor som lönekostnader, skatter, räntenivåer och drivmedelskostnader.

Den övergripande kostnads- och prisnivån i en medlemsstat påverkar indextalet, men även räntenivåer och arbetsmarknadspolitik, samt skattepolitik.

De olika kostnaderna kan utgöra olika ”belastning” eller vikt av totalkostnaden beroende på land. Nedan redovisas en jämförelse mellan Tyskland och Rumänien:

**Kostnader, lastbil i yrkesmässig trafik (goods), siffror från NERA, dec 2009:**





Åkerier i Rumänien är betydligt mindre belastade av lönekostnader för förare än dess tyska motsvarigheter. Däremot har man ett relativt sett högre finansieringskostnader (högre ränteläge) och högre overheadkostnader.

I den senaste rapporten från FTA över godstransportmarknaden visas på vissa förändringar i kostnadsindexet:

**Förändring i kostnadsindex, lastbil i yrkesmässig trafik (gods), siffror från NERA<sup>32</sup>**

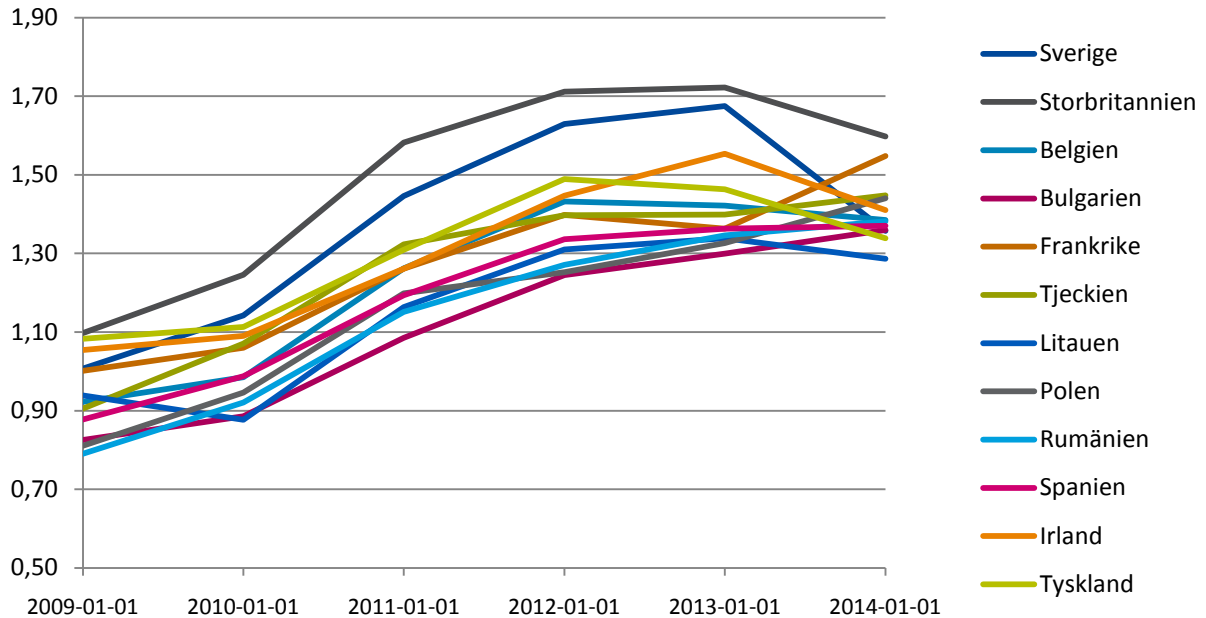
Land	Kostnadsindex dec 2009	Kostnadsindex sep 2012
Storbritannien	100	100
Belgien	99	97
Tjeckien	85	80
Frankrike	99	91
Tyskland	102	94
Ungern	79	78
Irland	110	92
Italien	111	95
Litauen	-	75
Nederländerna	110	101
Rumänien	69	73
Spanien	-	87

Av tabellen ovan framkommer att kostnadsindex för lastbiltransporter i samtliga länder (med undantag för Rumänien) sjunkit jämfört med Storbritannien. FTA:s rapport redogör inte specifikt för var förändringarna varit som störst eller minst, men det framgår att såväl en mängd omvärldsfaktorer som inhemska faktorer påverkar den sammanlagda kostnadsbilden. Det kan vidare konstateras att de mest centrala kostnaderna för aktörerna på marknaden handlar om löner och drivmedel.

I tabellen nedan syns hur priset på för diesel skiljer sig åt mellan de olika medlemstaterna:

<sup>32</sup> Tabell i publikationen The year in logistics – 2012, s 24.

**Utvecklingen av dieselpriiset per liter i utvalda medlemstater, priser i Euro<sup>33</sup>**



Drivmedelskostnaderna för diesellastbilar har inte stigit nämnvärt sedan inledningen av år 2012, vilket påverkar möjligheterna för kostnadsindexet i de olika medlemstaterna att sjunka. Priserna har även minskat i spridning mellan de flesta länder.

Arbetskraftskostnader varierar mellan länderna i unionen och allmänt sett råder ett relativt stort spann mellan det högsta och det lägsta värdet. I diagrammet nedan redovisas de olika nivåer som förekommer i genomsnittliga arbetskraftskostnaden (euro) för länderna i unionen. I siffrorna ingår löner, sociala avgifter och skatter, minus eventuella bidrag eller subventioner.

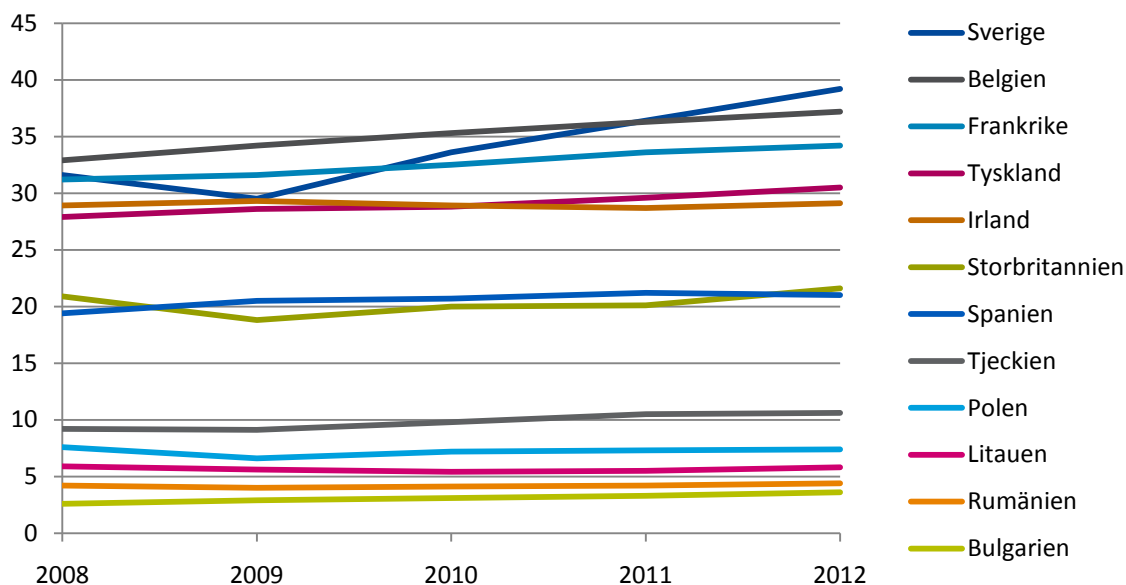
Siffrorna avser ekonomin i helhet och är inte branschspecifika, men de ger ändå en fingervisning om vilken nivå arbetskraftskostnaderna ligger på generellt för respektive medlemsstat<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> Europeisk kommissionens oil bulletin:  
[http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm).

<sup>34</sup> Siffror från Eurostat.



Arbetskraftskostnad per anställd och timme, för ekonomin i helhet i utvalda medlemstater, innefattar löner och sociala avgifter + skatter – subventioner och bidrag, priser i euro<sup>35</sup>.



Samma siffror som ovan i tabellform

Land/år	2008	2009	2010	2011	2012
Sverige	31,6	29,5	33,6	36,4	39,2
Belgien	32,9	34,2	35,3	36,3	37,2
Frankrike	31,2	31,6	32,5	33,6	34,2
Tyskland	27,9	28,6	28,8	29,6	30,5
Irland	28,9	29,3	28,9	28,7	29,1
Storbritannien	20,9	18,8	20	20,1	21,6
Spanien	19,4	20,5	20,7	21,2	21,0
Tjeckien	9,2	9,1	9,8	10,5	10,6
Polen	7,6	6,6	7,2	7,3	7,4
Litauen	5,9	5,6	5,4	5,5	5,8
Rumänien	4,2	4,0	4,1	4,2	4,4
Bulgarien	2,6	2,9	3,1	3,3	3,6

Siffrorna visar på kraftiga skillnader i arbetskraftskostnader länderna emellan, något som i hög grad påverkar transportkostnaderna för de enskilda

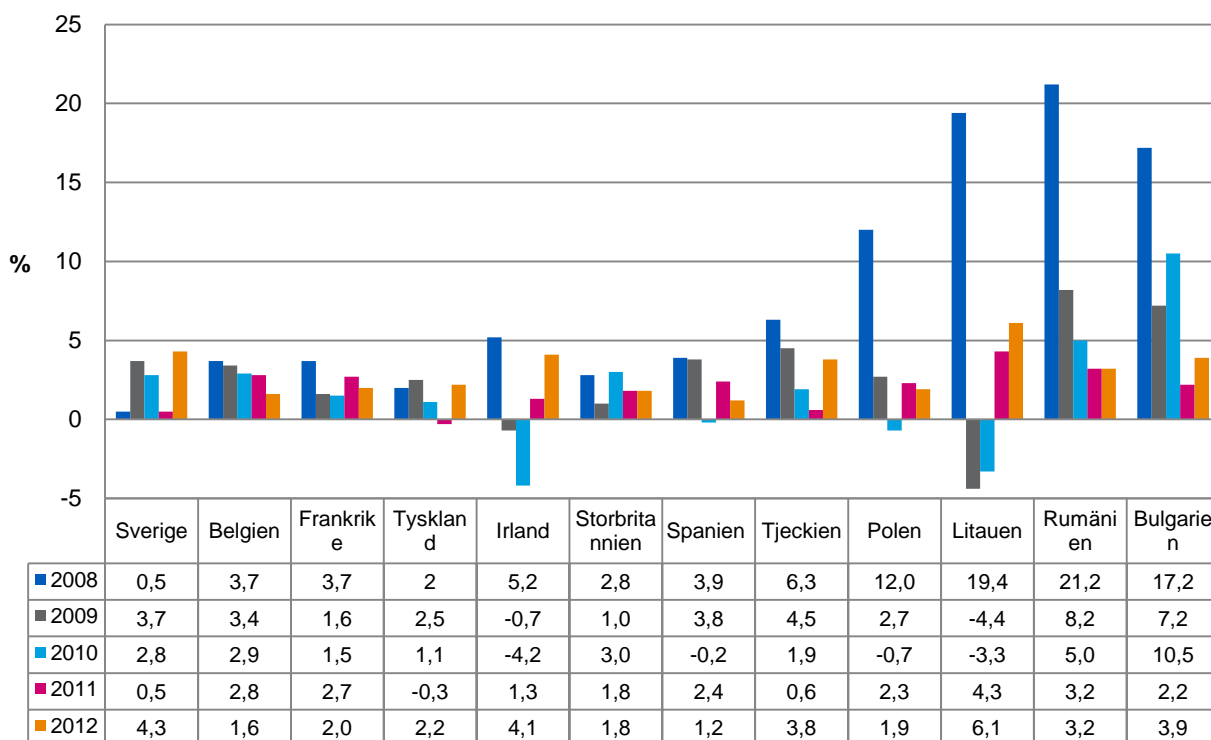
<sup>35</sup> Källa: Eurostat.

företagen i medlemstaterna och därmed även till vilket pris dessa företag kan åta sig olika transportuppdrag.

En intressant fråga i sammanhanget är om det finns tendenser mot en konvergens av arbetskraftskostnadsnivåerna inom unionen. Om, och när dagens skillnader så småningom att försvinna, och därigenom jämna ut kostnadsbilden mellan företag etablerade i olika länder inom unionen.

Enligt siffror från Eurostat har utvecklingen för arbetskraftskostnadsindex sett ut enligt nedan för ett antal utvalda länder och där indexet avser arbetskraftskostnad för den bransch som definieras som ”transport and storage” vilket motsvarar i SCB:s näringslivsregister ”transport och magasineringsföretag”, kod H:

**Procentuella förändringen av arbetskraftskostnadsindex i utvalda medlemstater, 2008-2012, avser bransch transport och lager/magasineringsföretag (H).**



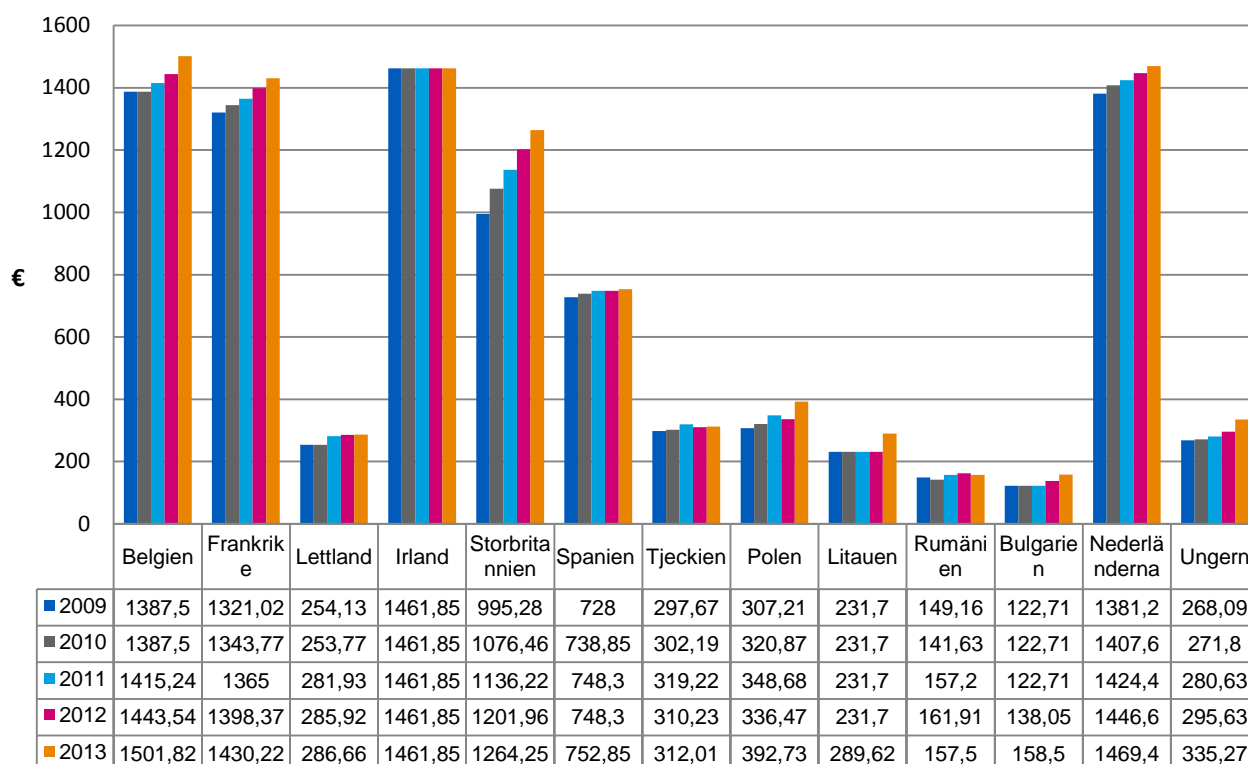
Fram till finanskrisen 2008 fanns en tydlig utvecklingstrend med uppåtgående arbetskraftskostnadsnivåer i de nyare medlemstaterna i östra Europa och således även en trend mot utjämning och konvergens med nivåerna i de gamla medlemstaterna. Styrkan i denna trend har dock avtagit i och med de ekonomiska svårigheterna och den konjunkturmässiga nedgången i ekonomin under senare år, även om ökningstakten är fortsatt högre i de nyare medlemstaterna.

Ett antal länder inom EU har lagstadgade minimilöner, i Sverige hanteras lönenivåer inom alla branscher av arbetsmarknadens parter genom förhandlingar och kollektivavtal, i vissa kollektivavtal fastställs ingångslöner och lägsta löner för kategorier av anställda.

För förare på godstransportmarknaden finns kollektivavtalet ”Transportavtalet” som anger 23 321 SEK i ingångslön för en förare med BE och C- behörigheter<sup>36</sup>. Transportbranschen hade generellt en organisationsgrad på 62 procent år 2012, detta tal varierar dock mellan olika delar av branschen, exempelvis har taximarknaden en lägre organiseringsgrad.<sup>37</sup>

Diagrammet nedan visar nivåer av minimilöner i olika medlemstater i unionen:

**Lagstadgade minimilöner i ett antal utvalda medlemstater, Euro/månad, avser löner innan skatt & sociala avgifter.**



<sup>36</sup> <http://www.transport.se/dina-rattigheter/Ditt-kollektivavtal/540/>

<sup>37</sup> Kjellberg, *Kollektivavtalens täckningsgrad samt organisationsgraden hos arbetsgivarförbund och fackförbund*, 2014.

### 3.5.1 Slutsatser – konkurrensförutsättningar och villkor

Sammanfattningsvis kan det sägas att för medlemstaterna i EU, vilka ingår på samma godstransportmarknad med samma juridiska ramverk, råder generellt konkurrensfördelar för företag etablerade i ett antal av dessa stater i den östra delen av unionen. Detta i och med lägre arbetskraftskostnader och marginellt lägre drivmedelskostnader. Till de nyare medlemstaternas nackdelar hör högre finansieringskostnader genom framförallt högre räntor på lån.

Fordonskostnader och kostnader för försäkringar torde däremot vara likartade länderna emellan.

Det finns i nuläget vidare inget som tyder på att den konkurrensfördel som utgörs av lägre arbetskraftskostnader kommer att försvinna inom en nära framtid, även om det är sannolikt på längre sikt. Den av kommissionen uppmärksammade förarbristen verkar inte heller ha påverkat lönebildningen på något avgörande sätt inom unionen.

## 4 Tillämpning och kontroll av regelverk

Inledningsvis gjordes en kortare genomgång av det juridiska ramverket för etablering på marknaden för de som vill bedriva godstrafik inom EU. Detta kapitel avser att belysa hur medlemstaterna tillämpar och kontrollerar gällande regler. Detta är av central betydelse för att kunna säkerställa att samma regelverk får samma effekt i medlemstater och att konkurrensneutralitet råder.

Vikten av att kontrollera regelefterlevanden på marknaden har konstaterats i flertalet fall<sup>38</sup>. Utan kontrollsystem och en fungerande tillsyn av grundläggande gemensamma regelverk kommer marknaden helt enkelt inte att fungera optimalt.

### 4.1 Tillämpning – internationella transporter och cabotage

Som tidigare beskrivits har reglerna för aktörerna på vägtransportmarknaden för gods tillämpats olika inom unionen. Detta har även gällt för internationella transporter och cabotage.

Utvidgningen av EU år 2004 och tillträdet av nya medlemstater medförde en förändring av marknaden i och med att företag i de nya medlemstaterna kunde vara med och konkurrera om internationella fjärrtransporter, något som även föranledde ett förtydligande av reglerna med förordning (EG) nr 1072/2009<sup>39</sup> i vägtransportpaketet.

Före förordning (EG) nr 1072/2009 hade reglerna för cabotage endast specificerat att cabotage skulle vara av ”tillfällig” natur. Reglerna kring cabotage fanns tidigare i den nu upphävda förordningen (EEG) nr 3118/93 daterad 25 oktober 1993 *om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade*. I och med förordningen som trädde i kraft den 1 januari 1994 slopades (från och med 1998) kvoterna för tillstånd till cabotagetransporter som varit proportionerligt fördelade på medlemstaterna. Huvudregeln för cabotage specificerades i första artikeln i förordningen:

*Varje vägtransportföretag som utför yrkesmässig trafik och som innehar det gemenskapstillstånd som avses i förordning (EEG) nr 881/92 skall ha rätt, enligt de villkor som fastställs i denna förordning, att utföra tillfälliga*

<sup>38</sup> Bl.a. tidigare i SIKA, 1999, ÅKERINÄRINGENS KOSTNADSSTRUKTUR OCH KONKURRENS-SITUATION - Redovisning av ett regeringsuppdrag, Och även i Vägverket, 1995 – Rapport - Åtgärder för en sund och livskraftig godstransportnäring.

<sup>39</sup> Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

*inrikes vägtransporter, nedan kallat "cabotage", i en annan medlemsstat, nedan kallad "värdmedlemsstat", utan att ha säte i eller på annat sätt vara etablerat i den staten.*

En källa till olika tolkningar av reglerna var begreppet "tillfälliga inrikes vägtransporter", vad ordet "tillfälliga" inbegrep. Kommissionen publicerade 26 januari 2005 ett tolkningsmeddelande *om den tillfälliga karaktären hos vägcabotage inom varutransporter*<sup>40</sup>, där fyra kriterier specificerades som avgörande för om en transportverksamhet ska ses som "tillfällig" i meningen tillåten cabotage. De fyra kriterierna var: *varaktighet, frekvens, kontinuitet och regelbundenhet*. Det klargjordes även från kommissionen att vissa omständigheter utesluter att cabotaget är lagligt enligt förordningen:

*Under alla omständigheter anses det strida mot förordning (EEG) nr 3118/93 att ett transportföretag som inte är etablerat i värdmedlemsstaten i denna stat utför verksamhet*

- som är permanent och utövas på ständig eller regelbunden basis, eller*
- som utförs systematiskt och inte endast efter omständigheterna, eller*
- som innebär att det icke etablerade transportföretagets fordon aldrig lämnar värdstaten.*

I och med vägtransportpaketet och förordning (EG) nr 1072/2009, fastställdes vad som utgjorde lagligt cabotage i antal transporter och tidsperiod:

*Ett transportföretag som avses i punkt 1 och som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat ska, så snart godset levererats, ha rätt att med samma fordon, eller om det är fråga om fordonståg, med dess motorfordon, utföra upp till tre cabotagetransporter. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstaten ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum.*

Således går gränsen för tillåtet cabotage vid tre transporter, utförda inom sju dagar från lossning av den internationella transporten (lossning av sista cabotagetransporten ska då ha ägt rum).

I en studie av hur regelverket kring cabotage tillämpats i medlemstaterna har kommissionen kommit fram till att tillämpningen och kontrollen av

---

<sup>40</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2005:021:0002:0007:SV:PDF>

efterlevnaden har varierat mellan medlemstaterna i metod, omfattning, samt utformning.<sup>41</sup>

Förordningen specificerar att straffen/sanktionerna för brott mot förordningen måste vara effektiva, proportionella, och avskräckande, och att medlemstaterna måste se till att åtgärderna inte är diskriminerande mot någon eller några medlemstater. Olika tillämpning av regelverket har även medfört att brott mot reglerna kontrolleras och beivras i olika utsträckning inom unionen.

Ett fåtal medlemstater har infört kompletterande nationella regler i avsikt att försäkra sig om att cabotagetransporterna inte övergår i permanent verksamhet. Exempel på sådana lösningar är bl.a. regler som specificerar det antal dagar ett utländskt transportföretag får utföra cabotage i den egna medlemstaten under ett kalenderår. Vidare finns exempel på nationella lösningar där det utländska fordonet ska lämna landet åtminstone en gång per månad. Det är Transportstyrelsens bedömning att dessa nationella regler inte är förenliga med de regler som anges i förordning (EG) nr 1072/2009 om cabotage.

## **4.2 Internationell jämförelse**

Förutom kommissionens jämförande studie om hur regelverket för cabotage tillämpats i de olika medlemstaterna har Transportstyrelsen för detta uppdrags räkning genomfört en undersökande studie av övriga medlemstaternas system för tillämpning och kontroll av regelefterlevnaden gällande cabotagetransporter samt vilka sanktioner som används vid konstaterade av brott mot regelverket. Nedan redogörs för resultaten och vilka slutsatser som kan dras av studien.

### **4.2.1 Genomförande**

Den internationella jämförelsen har samordnats med delprojekt klampning som åtgärd för att hindra fortsatt färd. Nedanstående redovisning omfattar dock endast de frågor som berör cabotagetransporter.

Informationsinsamlingen har skett ett gemensamt utarbetat frågeformulär<sup>42</sup> som skickats till EU:s medlemsländer via mejl. Formuläret innehöll en inledande bakgrundsbeskrivning följt av ett antal frågor rörande klampning och cabotagetransporter. Ambitionen var att formulera ett frågeformulär som skulle bidra med tillräcklig information till utredningen utan att belasta mottagaren mer än nödvändigt. Utskicket samordnades av Sveriges ständiga representation i Bryssel.

---

<sup>41</sup> Kommissionens direktorat för Transport och turism - *Development and implementation of EU road cabotage – study*, 2013.

<sup>42</sup> Se bilaga 1

Transportstyrelsen har mottagit information från Danmark<sup>43</sup>, Finland, Holland, Irland, Lettland, Litauen, Portugal, Storbritannien, Tyskland och Ungern. Vidare har Kroatien meddelat att det ännu saknas rätt att utföra cabotage inom landets gränser. De finns därmed inte med i sammanställningen nedan. Sammantaget innebär detta att 11 länder av 28 har svarat vilket ger en svarsfrekvens på knappt 40 %.

Transportstyrelsen saknar således information från drygt hälften av medlemsländerna, bl.a. från transportintensiva centraleuropeiska länder som Spanien, Italien och Frankrike. Den sammantagna informationen bedöms ändå som godtagbar för att ligga till grund för en jämförelse.

#### 4.2.2 Resultat

Redovisning ger en översiktlig bild av situationen i respektive land med utgångspunkt från frågeställningar om (1) aktuella sanktioner, (2) vem som ansvarar för kontrollerna samt (3) antal lagförda överträdelse.

##### **Aktuella sanktioner - cabotage**

När det gäller sanktioner vid brott mot bestämmelserna är som tidigare nämnts varje medlemsstat skyldigt att fastställa sanktioner som är effektiva, proportionerliga och avskräckande men som inte medför diskriminering gå grund av transportföretagets nationalitet eller etableringsort.

I tabellen nedan redovisas sammanställning över de nationella sanktionerna för brott mot cabotagebestämmelserna. Redovisningen sker i euro för att underlätta en rak monetär jämförelse.

Underlaget visar på kraftigt varierande belopp där Sverige, Lettland och England ligger på jämförelsevis låga bötesnivåer kring 3 – 400 euro. Danmark och Holland återfinns i den övre delen av skalan med böter på upp emot 4 000 euro.

I några fall går det av underlagen inte att avgöra om straffsatsen avser böter eller sanktioner. I tabellen anges böter endast där man specifikt uttryckt att så är fallet. Hälften av länderna uppger att de har en graderad straffskala där bötesbeloppet, alternativt sanktionen, ökar om uppsåt finns eller vid upprepade brott mot bestämmelserna. Finland och Irland uppger vidare att fängelse finns med på straffskalan.

Danmark har nyligen<sup>44</sup> infört en tregradig skala där man bedömer om brottet är ringa, allvarligt eller mycket allvarligt. Det lägsta beloppet om 5 000 DKR döms exempelvis ut om någon del av bevismaterialet inte är korrekt ifyllt (exempelvis om en signatur saknas). Bötesbeloppet ökar till 15 000

---

<sup>43</sup> Svar från både Justitiedepartementet och Trafikstyrelsen

<sup>44</sup> December 2013



DKR om transportföretaget startar en cabotagetransport innan godset från den internationella transporten har lastats av. Om 7-dagars perioden överskrids eller om fler än tre transporter utförs inom denna period bedöms brottet som mycket allvarligt och transportföretaget straffas med 35 000 DKR.

**Tabell: Jämförelse av uppgifter om straffsats (euro)**

Land	Straffsats i euro		Kommentar
Danmark	600 - 4 260	Böter	Tre olika bötesnivåer
Finland	2 050		Fängelse i straffskalan
England	370	Böter	
Holland	4 200		
Irland	500	Böter	Fängelse i straffskalan
Lettland	280 - 710		
Litauen	870 - 2 900		Det högre beloppet när brottet upprepas
Portugal	1 250 - 3 740		
Tyskland	1 000 - 2 000	Böter	Det högre beloppet vid uppsåt.
Ungern	2 000		
<b>Sverige</b>	<b>230 - 650</b>	<b>Böter</b>	

### Kontroller

Kontroll av cabotagetransporter sker vid vägkantskontroll och utförs i huvudsak av polis. I vissa länder delas kontrollansvaret med andra myndigheter.

I Tyskland ansvarar exempelvis den särskilda godstransportmyndigheten BAG<sup>45</sup> för kontroll av regelefterlevnaden rörande all godstransport.

Kontrollen sker längs väg och man kontrollerar då även att cabotagebestämmelserna efterlevs. Ibland sker samverkan med polis där mer eller mindre riktade kontroller rörande cabotagesbestämmelserna genomförs. Vid brott mot bestämmelserna finns möjlighet att kvarhålla fordonet tills dess att böter erlagts.

Irland uppger att polisen gör regelbundna kontroller av cabotaget. Man genomför även riktade insatser vid misstanke om pågående brott.

<sup>45</sup> Bundesamtes für Güterverkehr (Federal office for Goods Transport).

<http://www.euomedtransport.eu/En/image.php?id=1666>

Holland har enligt uppgift inte kontrollerat efterlevnaden av cabotagebestämmelserna före år 2013. De kontroller som nu genomförs anges som riskbaserade kontroller.

I Finland kontrolleras reglerna av polis med bistånd av tullen. Det är oklart i vilken utsträckning kontroller sker.

England uppger att polisen genomför vägkantskontroller som inkluderar hamnområdenas närområden.

Från Danmark meddelas att alla vägkantskontroller avseende tung trafik fr.o.m. 1 januari i år kommer att utföras av särskilt utbildad polis från tre olika s.k. ”tungvognscentre”.

#### Lagförda överträdelser

I tabellen nedan redovisas antalet lagförda överträdelser. Det ska påpekas att det saknas uppgifter om antal kontrollerade fordon vilket gör att det inte går att säga något om andelen överträdelser. Det enda undantaget från detta är Danmark där man under 2013 uppger att 5475 lastbilar kontrollerades för misstänkt olaga cabotage. Antalet lagförda brott mot cabotagebestämmelserna under samma period uppgår till 266 stycken, vilket innebär att 5 % av de kontrollerade fordonen bedrev olaga cabotage.

**Tabell: Jämförelse av antal lagförda brott mot cabotagebestämmelserna**

Land	Lagförda brott	Tidsperiod	Kommentar
Danmark	428	2010-2013	11 domar under 2010, 64 domar under 2011, 87 domar under 2012 och 266 domar under 2013.
Finland	4-5	2012	
England	288	uppgift saknas	127 avslutade, 151 där boten ej erlagts, övriga återtagna
Holland	ett flertal	"	
Irland	0	"	
Lettland	0	"	
Litauen	>10	2013	
Portugal	4	2010-2012	
Tyskland	282	jan-okt 2013	
Ungern	2	uppgift saknas	
<b>Sverige</b>	<b>4<sup>46</sup></b>	<b>2008-2011</b>	

<sup>46</sup> Tillsynsrapport Trafikbrott begånga inom den yrkesmässiga trafiken, Tillsynsrapport 2013:1, Åklagarmyndighetens utvecklingscentrum i Malmö, Januari 2013, s. 12

### 4.2.3 Den holländska modellen

#### **Bakgrund**

Riksdagen beslutade<sup>47</sup> den 22 maj 2013 att bifalla trafikutskottets förslag i ett betänkande<sup>48</sup> rörande yrkestrafik- och taxifrågor. Ett av förslagen innebar att riksdagen tillkännagav ”för regeringen som sin mening vad utskottet anför om behovet av att se över möjligheten att införa en modell liknande den som tillämpas i Holland, med bl.a. krav på att de som arbetar inom åkerinäringen ska vara anställda i det företag som utför transporten.”<sup>49</sup>

Utskottet konstaterade att det behövs förbättrade villkor inom åkerinäringen och att det krävs ytterligare åtgärder som syftar till att ge branschen förutsättningar att konkurrera på lika villkor. När det gäller kraven för att bedriva yrkesmässig trafik ville utskottet påminna om den möjlighet som medlemsstaterna har att införa ytterligare krav, utöver de som regleras i (EG) nr 1071/2009, så länge de är proportionerliga och icke-diskriminerande.<sup>50</sup> Utskottet hänvisade vidare till det förhållandet att antalet utländska egenföretagare i den svenska åkerinäringen på senare år har ökat markant, och att många utländska förare i Sverige inte är formellt anställda trots anställningsliknande förhållanden. Vidare anfördes bl. a. följande. ”I exempelvis Holland tillämpas som huvudregel att de förare som åkerierna anlitar ska vara anställda i det företag de arbetar samtidigt som undantag görs för anställda i bemanningsföretag med kollektivavtal samt underentreprenörer med egna trafiktillstånd och egna fordon. Utskottet vill peka på att man genom denna lösning har fått en mer konkurrensneutral transportnäring. Regleringen har även lett till att man motverkar att utländsk arbetskraft utnyttjas och att man skapar bättre förutsättningar för att alla människor ska ha samma värde på den holländska arbetsmarknaden oavsett nationalitet eller etnicitet.”<sup>51</sup>

Utskottet framhöll att det är ”angeläget att Sverige skyndsamt undersöker om liknande regler som i Holland skulle kunna införas i Sverige i fråga om krav på att de som arbetar i transportnäringen ska vara anställda i det företag som innehar trafiktillståndet, att bemanningsföretag som kontrakteras i transportnäringen har kollektivavtal och att underentreprenörer ska ha egna trafiktillstånd och egna fordon”.<sup>52</sup>

#### **Kravet på anställning i Nederländerna**

I Nederländerna regleras vilka anställningsförhållanden som ska gälla

<sup>47</sup> Riksdagsskrivelse 2012/13:228

<sup>48</sup> Trafikutskottets betänkande 2012/13:TU16, Yrkestrafik- och taxifrågor

<sup>49</sup> 2012/13:TU16 s. 2

<sup>50</sup> 2012/13:TU16 s.16

<sup>51</sup> 2012/13:TU16 s.16

<sup>52</sup> 2012/13:TU16 s.16

mellan just åkare och förare. Av artikel 2.11 i den holländska lagen från den 30 oktober 2008 om godstransporter framgår följande (googleöversättning)<sup>53</sup>:

<p>Artikel 2.11</p> <p>1. Het is een vervoerder verboden vervoer te verrichten met gebruikmaking van bestuurders van vrachtauto's die niet bij hem in dienstbetrekking zijn.</p> <p>2. Ten blijk van de in het eerste lid bedoelde dienstbetrekking wordt door de vervoerder en de bestuurder van een vrachtauto gezamenlijk een verklaring opgesteld waarin in ieder geval wordt vermeldt dat:</p> <p>a. het vervoer voor rekening en risico van de vervoerder wordt verricht; en</p> <p>b. tussen de vervoerder en de bestuurder van een vrachtauto sprake is van een loons- en gezagsverhouding.</p> <p>3. Onze Minister stelt het model vast van de in het tweede lid bedoelde verklaring.</p> <p>4. Bij regeling van Onze Minister worden regels gegeven over de gevallen waarin Onze Minister ontheffing kan verlenen van het in het eerste lid vermelde verbod, alsmede over de in die gevallen benodigde documenten.</p> <p>5. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend en aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.</p>	<p>Artikel 2.11</p> <p>1. Det är förbjudet för den som utför transporttjänster att genomföra transporten med lastbilschaufförer som inte är anställda hos denna.</p> <p>2. Det förhållande som står i första stycket, ska visas genom att transportören tillsammans med föraren utarbetar en deklARATION som i vart fall, anger att:</p> <p>a. en transport på transportörens kostnad och risk utförs och</p> <p>b. det mellan transportören och föraren av en lastbil finns ett löne och underordningsförhållande.</p> <p>3. Vår Minister skall bestämma utformningen av deklARATIONEN i andra punkten.</p> <p>4. Genom reglering av ministern ges bestämmelser om fall där ministern kan bevilja undantag från förbudet i första stycket, liksom de nödvändiga dokumenten i dessa fall.</p> <p>5. Undantag kan beviljas omfattande vissa begränsningar och villkor.</p> <p>6. Genom att bryta mot förbudet som avses i första punkten, uppfylls inte längre kravet på tillförlitlighet (förtroende).</p>
--	--

<sup>53</sup> [http://wetten.overheid.nl/BWBR0024800/Hoofdstuk2/Artikel211/geldigheidsdatum\\_30-01-2013](http://wetten.overheid.nl/BWBR0024800/Hoofdstuk2/Artikel211/geldigheidsdatum_30-01-2013)

6. Door overtreding van het verbod, bedoeld in het eerste lid, wordt niet langer voldaan aan de eis van betrouwbaarheid.	
--	--

#### **Den holländska modellens koppling till cabotagetransporter**

Resonemanget om den holländska modellen torde sakna bäring på reglerna om cabotage, eftersom de gäller utländska transportföretag som endast utför tillfälliga inrikes transporter. Cabotaget avser alltså utländska transportföretag som vid en internationell transport till (här) Sverige även kan utföra upp till tre inrikes transporter under en veckas tid. Något anställnings- eller hyrförhållande i förhållande till ett svenskt transportföretag torde inte förekomma i det avseendet.

När det gäller olaga cabotage och olaga yrkesmässig trafik, d v s då det kan anses röra sig om ett utländskt transportföretag som är i det närmaste etablerat i Sverige och här driver sin verksamhet, skulle frågan kunna aktualiseras i samband med situationer med s.k. falska egenföretagare och andra mer anställningslika omständigheter, se nedan om det i svensk rätt tvingande arbetstagarbegreppet.

#### **Utstationering av arbetstagare**

Arbetstagares grundläggande rättigheter och sociala förmåner vid arbete i annan medlemsstat i viss mån garanteras genom det s.k. utstationeringsdirektivet<sup>54</sup>, vilket är implementerat genom lagen (1999:678) om utstationering av arbetstagare samt förordningen (2013:352) om anmälningsskyldighet vid utstationering av arbetstagare. Vidare ska tredjelandsförare som kör internationella transporter och cabotagetransporter inneha ett förartillstånd<sup>55</sup> som garanterar dem vissa grundläggande anställningsvillkor, motsvarande dem i kollektivavtal.

#### **S.k. falska egenföretagare och det goda anseendet**

Bestämmelserna om det goda anseendet i (EG) nr 1071/2009 ger möjlighet att ifrågasätta trafikillståndet, i förlängningen eventuellt återkalla tillståndet, om det finns fällande domar eller sanktioner avseende överträdelse inom bl a området som avser löne- och anställningsvillkor i branschen. Sverige har visserligen en modell med kollektivavtal som sluts av arbetsmarknadens parter och det innebär bl a att det inte finns bestämmelser om minimilöner i lag, men brott mot kollektivavtal har enligt

<sup>54</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster

<sup>55</sup> Artikel 5 i (EG) nr 1072/2009

tidigare yrkestrafiklagen (1998:490) kunnat utgöra grund för att vägra trafik tillstånd. Det förhållandet att motsvarande bestämmelser numera återfinns i (EG) nr 1071/2009 torde inte förändra rättsläget i det avseendet. En fällande dom avseende kollektivavtalsbrott skulle därför kunna ligga till grund för att ifrågasätta den trafikansvariges eller transportföretagets goda anseende och i förlängningen en prövning av huruvida trafik tillståndet ska återkallas eller inte.

**Det tvingande arbetstagarbegreppet**

I en inom transportområdet aktuell dom<sup>56</sup> rörande en s.k. falsk egenföretagare dömde Arbetsdomstolen ut skadestånd för kollektivavtalsbrott, då en chaufför fick anses anställd av åkeriet trots att han var inhyrd. Efter en helhetsbedömning av samtliga omständigheter bedömde domstolen att chauffören fick anses ha varit arbetstagar hos åkeriet. Enligt domstolens mening hade åkeriet inte kunnat undkomma det tvingande arbetstagarbegreppet genom att via det andra bolaget ingå ett avtal om tjänster med chauffören och genom att låta det bolaget stå för betalningen för det utförda arbetet.

Arbetsdomstolen uttalade i ovan nämnda dom bl. a. följande avseende arbetstagarbegreppet. ”Ett kollektivavtal ska tillämpas på anställda som sysselsätts i arbete som omfattas av kollektivavtalet. Ett kollektivavtalsbundet företag är däremot inte skyldigt att tillämpa kollektivavtalets villkor på personer som visserligen utför arbete åt företaget men som inte är arbetstagar hos detta (se t ex AD 1982 nr 105 och AD 2012 nr 59). Frågan om en person är arbetstagar eller inte är alltså av avgörande betydelse för frågan om kollektivavtalsvillkoren ska tillämpas eller inte. Innebörden av det så kallade civilrättsliga arbetstagarbegreppet när det gäller att avgöra om ett arbetstagarförhållande eller uppdragstagarförhållande föreligger har utvecklats i rättstillämpningen, såvitt avser åkeriverksamhet se t ex AD 1981 nr 121 och AD 1982 nr 104. Enligt rådande praxis har domstolen att göra en helhetsbedömning av samtliga omständigheter i det enskilda fallet. Hänsyn tas då inte bara till innehållet i avtalet mellan parterna utan även till sådana omständigheter som inte har omedelbar anknytning till avtalet men som är ägnade att belysa hur avtalsförhållandet bör uppfattas. De nu redovisade principerna för gränsdragningen mellan anställningsavtal och uppdragsavtal innebär att någon avgörande vikt inte kan fästas vid hur parterna själva har betecknat eller uppfattat rättsförhållandet, se t ex AD 2005 nr 16. Bestämmande blir istället hur parterna har reglerat avtalsförhållandet i skilda hänseenden och hur omständigheterna i övrigt är beskaffade. Detta att parterna inte kan avgöra hur avtalet ska karaktäriseras bara genom att sätta en viss rubrik på

---

<sup>56</sup> Arbetsdomstolens dom 2013-12-18 nr 92/13, mål nr A 213/12

avtalet ligger direkt i linje med att den arbetsrättsliga lagstiftningen är i sina grunddrag tvingande till arbetstagarens förmån och därmed inte kan sättas åsido genom avtal.”<sup>57</sup>

**Transportstyrelsens bedömning**

Vad man vill uppnå med den holländska modellen med anställningskrav är enligt vad Transportstyrelsen uppfattar en minskning av antalet s.k. falska egenföretagare och tillförsäkra förare drägliga anställningsvillkor. I Sverige är det i stor utsträckning lagen (1982:80) om anställningsskydd som reglerar arbetstagares rättigheter. Ytterst avgör Arbetsdomstolen sådana frågor. Mot bakgrund av det i svensk rätt tvingande arbetstagarbegreppet, som alltså inte kan avtalas bort, kan man dock fråga sig om det i Sverige egentligen finns behov av en sådan reglering. Det tvingande arbetstagarbegreppet innebär i korthet att det är omständigheterna och villkoren i själva avtalet som avgör om den som ska utföra jobbet är att anse som anställd eller uppdragstagare. Den dom som meddelades av arbetsdomstolen i december 2013 bekräftar det synsättet och tydliggör vad som gäller även inom transportområdet. Domen torde innebära minskade möjligheter och incitament för transportföretag att kringgå kollektivavtal genom att hyra in förare. Transportstyrelsen bedömer därför sammanfattningsvis att det tvingande arbetstagarbegreppet i svensk rätt tillförsäkrar förare de villkor som de genom ett anställningsavtal skulle åtnjuta.

En annan aspekt på ett lagstadgat anställningskrav inom transportområdet, enligt den holländska modellen, är frågan om vilka konsekvenser det skulle få för arbetsmarknaden i övrigt. Och är det möjligt och ens eftersträvansvärt att reglera ett specifikt yrkesområde.

---

<sup>57</sup> Arbetsdomstolens dom 2013-12-18 nr 92/13, mål nr A 213/12

## 5 Beställaransvar

### 5.1.1 Bakgrund

Beställaransvaret, tidigare kallat transportköparansvaret, anses vara ett viktigt instrument för att komma till rätta med missförhållandena inom den yrkesmässiga trafiken.<sup>58</sup> Det infördes år 1973. I samband med ändringar av yrkestrafiklagstiftningen på 1980-talet beskrevs betydelsen av att lägga en del av ansvaret på transportköparen: ”I kampen mot de olagligheter som förekommer inom den yrkesmässiga trafiken har intresset helt naturligt främst inriktats mot transportörerna - inte minst dem som saknar yrkestrafiktillstånd. Alla företagare - seriösa som oseriösa - är emellertid beroende av sina kunder. Det är därför mycket viktigt att också genom olika åtgärder söka förmå transportköparna att avstå från att anlita företag som inte följer gällande regler.”<sup>59</sup>

Den ändring av beställaransvaret som skedde i samband med att vägtransportpaketet trädde ikraft den 4 december 2011 innebar att ett beställaransvar för olaga cabotage infördes. Tidigare var bestämmelsen utformad utifrån det förhållandet att tillstånd saknades. Med den lydelsen kunde inte beställaransvar för olaga cabotage utkrävas eftersom cabotage inte längre krävde något tillstånd.

### 5.1.2 Dagens beställaransvar

Inom yrkestrafiken finns beställaransvar för tre olika situationer. Det ena är när yrkesmässig trafik har bedrivits utan tillstånd, och den som slutit avtal om transporten, för egen eller annans räkning, känt till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades.<sup>60</sup> Det krävs vidare att beställningen görs yrkesmässigt. Straffet är böter eller fängelse i upp till ett år.

Den andra situationen rör olaga cabotage, såväl gods- som busstrafik. Den bestämmelsen är utformad på i huvudsak samma sätt som när det gäller yrkestrafiktillstånd, se ovan. Sålunda krävs det att beställaren kände till eller hade skälig anledning att anta att cabotagetransporten skedde i strid med (EG) nr 1072/2009 eller (EG) nr 1073/2009.<sup>61</sup> Skillnaden är att det för cabotagetransporter inte krävs något särskilt tillstånd, utan här blir avgörande huruvida bestämmelserna om tillåten cabotage följts.

---

<sup>58</sup> Trafikkommentarer, Ceder, Magnusson, Römbo, Ståhl, sjätte upplagan, 2012, s. 787

<sup>59</sup> Prop. 1983/84:65 s. 11

<sup>60</sup> 5 kap. 2 § yrkestrafiklagen (2012:210)

<sup>61</sup> 6 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)



Den tredje situationen är den att det saknas tillstånd såsom gemenskapstillstånd, tillstånd för linjetrafik, förartillstånd eller tillstånd enligt Interbusöverenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss.<sup>62</sup>

Bestämmelsen om beställaransvar rörande olaga cabotage ändrades senast i samband med att de tre förordningarna i det s k vägtransportpaketet, ”trafiktillståndsförordningen” (EG) nr 1071/2009, ”godsförordningen” (EG) nr 1072/2009 och ”bussförordningen” (EG) nr 1073/2009, trädde i kraft, d. v. s. den 4 december 2011.<sup>63</sup> Då anpassades bestämmelsen efter det förhållandet att det numera inte krävs ett särskilt tillstånd för att bedriva cabotage.<sup>64</sup>

### 5.1.3 Vad är problemet?

Så vitt känt för Transportstyrelsen finns inga domar avseende beställaransvaret. Redan på 1980-talet konstaterades att tillämpningen av bestämmelsen om beställaransvar var sparsam.<sup>65</sup> I det sammanhanget anfördes att orsaken kunde vara att själva beställaren inte var klart definierad. Idag är dock denna tydligt formulerad i bestämmelsen.

Enligt en rapport från Åklagarmyndigheten har det under åren 2008-2011 endast rapporterats in högst fyra ärenden rörande otillåten cabotage. Av dessa ledde endast ett till åtal och fällande dom avseende olaga yrkesmässig trafik meddelades.<sup>66</sup> Mot denna bakgrund är det inte så svårt att förstå att det inte verkar finnas några domar meddelade avseende beställaransvaret för olaga cabotage. De båda brotten är starkt sammanlänkade och utan någon konstaterad olaga cabotage torde det heller inte gå att göra någon beställare ansvarig.

Polisen har vidare uppmärksammat Transportstyrelsen på problemet att finna någon person att åtala i ett företag och att kunna leda beställaransvaret i bevis. Under år 2012 inledde Polismyndigheten i Västra Götaland 5-6 ärenden avseende beställaransvar för olaga cabotage.<sup>67</sup> Enligt uppgift ledde inget av dessa till åtal.

Vid kontakter med bransch och polis har det kunnat skönjas en viss osäkerhet kring vad beställaransvaret egentligen innebär. Det råder t.ex.

<sup>62</sup> 6 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

<sup>63</sup> Prop. 2011/12:80 s. 53

<sup>64</sup> Se Departementspromemorian En reformerad yrkestrafiklagstiftning, Ds 2011:20, s. 221

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

<sup>66</sup> Tillsynsrapport Trafikbrott begåagna inom den yrkesmässiga trafiken, Tillsynsrapport 2013:1, Åklagarmyndighetens utvecklingscentrum i Malmö, Januari 2013, s. 12

<sup>67</sup> Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg – En uppföljning, Trafikutskottets rapport, 2011/12:RFR8, s. 128

osäkerhet om en beställare har undersökningsplikt, och hur långt den i så fall sträcker sig. Vidare synes det finnas osäkerhet kring vem i den s.k. transportkedjan som egentligen har beställaransvaret.<sup>68</sup> I den fortsatta redogörelsen nedan kommer därför dessa frågor att behandlas.

#### 5.1.4 Finns en undersökningsplikt?

Beställaransvaret är idag utformat utan undersökningsplikt. Vid ett eventuellt åtal ankommer det alltså på de rättsvårdande myndigheterna att visa att beställaren kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd saknades eller att transporten skedde i strid med bestämmelserna om cabotage.

Frågan om att införa undersökningsplikt var uppe senast inför den nya yrkestrafiklagens införande. I förarbetena framgår att Rikspolisstyrelsen föreslagit ett strikt beställaransvar och regeringen uttalade då följande i det sammanhanget. ”Att, som Rikspolisstyrelsen föreslår, införa ett strikt s.k. beställaransvar i 5 kap. 2 § YTL skulle innebära att en undersökningsskyldighet åläggs beställaren av en transport. Beställaren skulle innan avtal träffas behöva kontakta Transportstyrelsen för att kontrollera att trafikutövaren har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. En sådan hantering skulle leda till ökad administration och ökade kostnader för både företag och myndighet. Om den nuvarande regleringen utgör ett problem och hur omfattande det problemet i så fall är har inte utretts. Mot den bakgrunden anser regeringen att det fortsatt bör krävas att beställaren kände till eller hade skälig anledning anta att tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik saknades för att straff ska kunna utdömas.”<sup>69</sup>

Det har tidigare funnits en undersökningsplikt för beställare. I samband med ändringar år 1984 anförde departementschefen bl a följande.<sup>70</sup> ”Den som upphandlar transporttjänsten har således att undersöka om det föreligger något hinder mot att transporten får utföras. Hur denna undersökningsplikt i varje enskilt fall skall fullgöras går inte att ange exakt. Transportköparen bör förvissa sig om att transportören har trafiktillstånd. Detta kan exempelvis kontrolleras genom en kontakt med länsstyrelsen. Det nya tillförlitliga yrkestrafikmärket ger också besked härom.” Vidare föreslogs en undersökningsplikt vid beställningstrafik för persontransporter med tyngre fordon, varvid departementschefen uttalade: ”Det extra arbete som transportköparen åsamkas kommer att bli av mycket ringa omfattning.”<sup>71</sup>

<sup>68</sup> Se t ex Brott mot bestämmelserna om cabotage – ska vi utreda och lagföra sådant, Polismyndigheten i Västra Götaland, 2012-10-11, Dnr AD-339-31892-12, s. 11

<sup>69</sup> Prop. 2011/12:80 s. 90

<sup>70</sup> Prop. 1983/84:65 s. 11 ff

<sup>71</sup> Prop. 1983/84:65 s. 11 ff

Undersökningsplikten togs bort den 1 januari 1989 i samband med den fortsatta avregleringen av yrkestrafikmarknaden i Sverige, varvid departementschefen bl a uttalade följande.<sup>72</sup> ”För att ansvar skall inträda enligt den nuvarande bestämmelsen krävs att transportköparen antingen kände till att tillstånd saknades eller att han inte förmår bevisa att han gjort vad som skäligen kan begäras av honom för att undersöka om det förelåg något hinder mot transportens utförande. Även i fortsättningen bör ansvaret omfatta den som slutit avtal med vetskap om att tillstånd saknades. Däremot finns det enligt min mening inte tillräcklig anledning att behålla den nuvarande regeln om en uttrycklig undersökningsplikt och omvänd bevisbörda med avseende på denna. Den straffbara oaktsamheten bör i stället omfatta den situationen att transport köparen hade skäligen anledning att anta att tillstånd saknades (jfr t.ex. brottsbalken).”

#### 5.1.5 Vem är beställare?

Beställaransvaret är numera tydligt formulerat som ”den som yrkesmässigt för egen eller annans räkning har slutit avtal om transporten”. Före den 1 mars 1984 var beställaransvaret annorlunda formulerat; ”den för vars räkning den otillåtna transporten har utförts”, vilket i sig gav upphov till frågan om vem i den s.k. transportkedjan som egentligen bar ansvaret.<sup>73</sup>

I förarbetena till ändringar som innebar att beställaransvaret preciseras uttalade departementschefen bl a följande.<sup>74</sup> ”I yrkestrafiklagen finns ett stadgande om s. k. transportköparansvar. Har beställningstrafik för godstransporter bedrivits utan tillstånd kan den för vars räkning den otillåtna transporten har utförts dömas till böter om han kände till att det fanns hinder mot att transporten fick utföras eller om han inte kan visa att han på det sätt som skäligen kan begäras av honom har undersökt om det förelåg något hinder mot att transporten fick utföras. Denna bestämmelse infördes i lagstiftningen 1973. Den har emellertid - enligt vad jag har inhämtat - tillämpats relativt sällan. En av anledningarna härtill kan vara att lagens definition av den ansvarige transportköparen inte är helt entydig. Enligt lagtexten är det ”den för vars räkning transporten har utförts” som är skyldig att kontrollera om transportören har trafiktillstånd. Regeln har ibland tolkats så, att exempelvis den som för någon annans räkning träffar avtal med en åkare om en transport skulle undgå detta ansvar. Transporten utförs ju - menar man - egentligen inte för förmedlarens räkning utan för den som uppdrar åt förmedlaren att ombesörja transporten. I en skrivelse till regeringen har Transportrådet aktualiserat frågan om en precisering av

---

<sup>72</sup> Prop. 1987/88:78 s. 55. Den äldre yrkestrafiklagen (1979:559) upphörde att gälla den 1 januari 1989 då den ”nya” yrkestrafiklagen (1988:263) trädde i kraft.

<sup>73</sup> Trafikkommentarer, Ceder, Magnusson, Römbo, Ståhl, sjätte upplagan, 2012, s. 787

<sup>74</sup> Prop 1983/84:65 s. 11 ff

transportköparansvaret. För egen del vill jag anföra följande.

Transportköparansvaret är ett viktigt instrument i kampen mot missförhållandena inom transportnäringen. Det kan inte uteslutas att kännedomen om bestämmelserna hos transportköparna är dålig. På senare tid har emellertid genom bl.a. transportrådets, Svenska åkeriförbundets och Sveriges industriförbunds försorg spridits information om vilka regler som gäller.

För att lagstiftningen skall fungera effektivt är det emellertid viktigt att bestämmelsen är klart utformad. Varken för transportköparen eller för de rättstillämpande myndigheterna får det råda någon tvekan om vem som verkligen bär ansvaret. Vid en stor del av alla transportuppdrag sluts inte avtal direkt mellan godsets ägare och åkeriföretaget. Industri- och handelsföretag vänder sig ofta till exempelvis speditörer, transportförmedlingsföretag eller lastbilscentraler då de har behov av transporter. Det är därefter denna mellanhand som självständigt avtalar med ett åkeri om transporten. Något inflytande på frågan om vilken transportör som i det enskilda fallet skall anlitas har normalt inte uppdragsgivaren. Motsvarande situation kan uppstå exempelvis när ett åkeri anlitar underentreprenör. I de nämnda fallen är det enligt min mening uppenbart att speditören, transportförmedlaren, lastbilscentralen respektive det åkeri som avtalat med en underentreprenör måste bära ansvaret för att endast åkare med vederbörligt trafiktillstånd anlitas. Den som hos dessa mellanhänder beställt en transport har rätt att kunna utgå från att yrkestrafiklagens regler följs. Jag föreslår därför att 4 kap. 2 § yrkestrafiklagen ändras så att den ansvarige transportköparen definieras som den som för egen eller annans räkning har träffat avtal med trafikutövaren om transportens utförande.”

### 5.1.6 Transportstyrelsens överväganden

Branschen har i kontakter med Transportstyrelsen och i andra sammanhang fört fram krav på ett utökat beställaransvar och då med en undersökningsskyldighet. Bland annat har man hänvisat till den omfattande undersökningsskyldighet som införts i Finland.<sup>75</sup> Den finländska regleringen stipulerar undersökningsskyldighet av tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, rätt att utföra transporten som cabotage samt att i förekommande fall transportföretaget är momspliktigt.<sup>76</sup> Även RPS har fört fram krav på strikt ansvar som nämnts ovan.

En undersökningsskyldighet skulle kunna underlätta lagföring av beställaransvaret. Samtidigt finns vissa svårigheter att utforma undersökningsskyldigheten avseende beställaransvaret för olaga cabotage eftersom det inte kräver något tillstånd. Transportstyrelsen har övervägt ett

<sup>75</sup> Se text artikel i Transportarbetaren, 2013-05-06

<sup>76</sup> 5 a § och 32 § lagen (21.7.2006/693) om kommersiell godstransport på väg (www.finlex.fi)

eventuellt förslag om ett utökat beställaransvar för olaga cabotage med undersökningsplikt. Anledningen är dels de uppenbara svårigheterna att lagföra brottet och dels det förslag om sanktionsavgift som föreslås för olaga cabotage. Det förslaget innebär nämligen att Transportstyrelsen kommer att påföra sanktionsavgift för olaga cabotage och i det sammanhanget ha det utredningsmaterial som även kan aktualisera beställaransvaret.

En bestämmelse om undersökningsplikt för beställare av cabotagetransporter skulle kunna utformas med en skyldighet att innan avtal ingås undersöka och förvissa sig om att transportören har rätt att utföra transporten i enlighet med bestämmelserna om cabotage i EU-förordningen. Om transportföretaget underlåter att göra detta får inte avtal ingås. Vidare skulle sanktionsavgift påföras om trafikföretaget antingen underlåtit att uppfylla sin undersökningsplikt, eller annars känt till eller haft skälig anledning anta att cabotagetransporten skedde i strid med EU-förordningen. En ny regel skulle utformas dels utifrån den bestämmelse om undersökningsplikt som tidigare fanns, dels utifrån dagens förhållanden och krav på rättssäkerhet.

#### 5.1.7 Transportstyrelsens bedömning

Aktualisering av beställaransvaret är som tidigare nämnts beroende av de kontroller som görs avseende olaga cabotage och olaga yrkesmässig trafik. Vid polisens s.k. EU-kontroll som genomfördes under hösten 2013 stoppades totalt 948 lastbilar varav 403 registrerade i utlandet. Av dessa transporter utgjordes fem av cabotagetrafik, varav en dömdes till 50 gånger 50 dagsböter för olaga yrkesmässig trafik.<sup>77</sup> Detta utfall tyder på att eventuella problem med olaga cabotage är relativt litet för närvarande. Sålunda skulle även antalet beställare av olaga cabotagetransporter vara litet.

Transportstyrelsen konstaterar vidare mot bakgrund av övervägandena i föregående avsnitt att det finns svårigheter med att utforma ett för olaga cabotage rättssäkert beställaransvar med undersökningsplikt. En annan sak som talar emot en sådan ordning är också den risk för ökade administrativa kostnader som detta skulle medföra för företagen. Transportstyrelsen har därför bedömt att avstå från att föreslå några förändringar av den nuvarande bestämmelsen rörande beställaransvar för cabotage. Detta hindrar förstås inte att man i samband med en eventuell kommande översyn av yrkestrafikområdet med avseende på sanktionsväxling, aktualiserar frågan på nytt.

---

<sup>77</sup> Uppgifter från RPS 2014-02-05 och 2014-02-10.

Det kan mot bakgrund av den osäkerhet som råder kring beställaransvaret behövas särskilda informationsinsatser, särskilt avseende vem som är att anse som beställare. Transportstyrelsen avser därför att initiera sådana informationsinsatser.

#### 5.1.8 Internationell utblick

Av en skriftlig förfrågan som Transportstyrelsen gjort till ett antal andra EU-länder under hösten 2013 framkom bl. a. följande. I ett fåtal länder, såsom Tyskland, Finland och Danmark finns ett beställaransvar, och detta är kombinerat med en undersökningsplikt. Några länder svarar att det inte finns något beställaransvar för närvarande (England, Irland och Nederländerna). Nederländerna svarar att de arbetar på det. Finland svarar att ingen ännu lagförts på att regleringen trädde i kraft så sent som i april 2013. Inte heller Danmark känner till något rättsfall. Irland svarar dock att de har en undersökningsplikt för beställare och att fyra ärenden initierats till domstol men utan framgång. Det kan vidare konstateras att inget beställaransvar i de tillfrågade länderna verkar röra olaga cabotage, utan frågan om tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

## 6 Åtgärdsförslag

### 6.1 Kontroll av cabotagetransporter

**Förslag:** En bestämmelse införs som förtydligar att bevismaterialet enligt artikel 8.3 i förordning (EG) nr 1072/2009 ska uppvisas vid kontrolltillfället på begäran av en behörig kontrollant. Denna bestämmelse införs i den nya 3 a § i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

#### 6.1.1 Problemet

Det finns indikationer på att svårigheter med att tolka bestämmelserna för cabotage har lett till att få kontroller genomförs, något som i sin tur har lett till att det idag finns mycket liten kunskap om i vilken grad olaga cabotage förekommer. Detta leder i sin tur till att det idag inte går att fastställa i vilken utsträckning konkurrensen på den inhemska marknaden snedvrids som en följd av att dessa bestämmelser inte följs.

Att ett utländskt transportföretag inte kontrolleras mot gällande regler med avseende på bestämmelser om cabotage innebär att det utländska företaget får en generell konkurrensfördel gentemot ett svenskt transportföretag. Detta innebär i sig att konkurrensneutralitet inte uppnås.

#### 6.1.2 Bakgrund

Förordning 1072/2009 reglerar vilka förutsättningar som gäller för en transport ska kunna definieras som en cabotagetransport samt i vilken omfattning dessa transporter får utföras. Förordningstexten redogör specifikt för den dokumentation som transportföretaget är skyldigt att tillhandahålla vid ett kontrolltillfälle i syfte att visa att man följer regelverket. Det åligger således transportföretaget att bevisa att transporten sker i enlighet med reglerna, s.k. omvänd bevisbörda.

Förordningstexten anger dock inte närmare krav på vad som avses med en kontroll med avseende på var och hur den får genomföras. Inte heller regleras den tid transportföretaget har på sig för att lämna de uppgifter som krävs för att styrka att transporten sker i enlighet med reglerna.

Detta tolkningsutrymme medförde att Åklagarmyndigheten genomförde en rättsutredning redan 2010<sup>78</sup>. I promemorian konstateras bl.a. att det inte kan ställas några krav på att föraren har med sig fysiska handlingarna för transporten.

---

<sup>78</sup> RättsPM 2010:8, Åklagarmyndighetens Utvecklingscentrum i Malmö, uppdaterad augusti 2012.

### 6.1.3 Transportstyrelsens överväganden

Transportstyrelsen har vägt den föreslagna författningsändringen mot ett alternativ som skulle innebära att myndigheten tillsammans med andra berörda skulle arbeta för en ändrad tillämpning utan stöd av en nationell författningsändring. Transportstyrelsen bedömer dock att problemet löses mest effektivt genom en författningsändring.

Konkurrens ska ske på lika villkor och det är Transportstyrelsen bedömning att polisen får de verktyg som krävs för att bestämmelserna om cabotage ska kunna kontrolleras på det sätt som förordningen avser. I bedömningen har även Trafikutskottets ställningstagande om att skyndsamt vidta åtgärder som höjer kvaliteten på godstransportområdet vägt in.<sup>79</sup>

### 6.1.4 Transportstyrelsens förslag

Utredningen föreslår en författningsförändring som ska ge polismyndigheten ökat stöd att begära de uppgifter som krävs vid en kontroll på väg. Fysiska handlingar i fordonet kan som nämnts ovan inte krävas men syftet med förslaget är att nå fram till en tillämpning som innebär att transportföretaget ändå avkrävs de uppgifter som förordningen anger. Ett exempel på detta är att transportföretaget ges möjlighet att använda sig av de tekniska lösningar som idag finns för att överföra begärd information till kontrollanten på vägen.

### 6.1.5 Det goda anseendet och riskvärdering

I kapitel 4 i det regeringsuppdrag som Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen redovisade under våren 2013 beskrevs syftet och arbetet med det utvidgade riskvärderingssystemet enligt tillståndsförordningen.

Transportstyrelsen har under 2013 fortsatt att arbeta med underlaget för den kategorisering som kommissionen enligt artikel 6 2 b i tillståndsförordningen ska ta fram och avvaktar nu kommissionens beslut om den kategorisering som ska gälla. Transportstyrelsen har med anledning av det haft möten med Rikspolisstyrelsen för att se om det finns behov av författningsändringar i den del som avser de olika överträdelsena. Det förslag till kategorisering som behandlas innefattar överträdelser som är så allvarliga att de direkt ska kunna leda till återkallelse av ett trafiktillstånd. Om Transportstyrelsen bedömer att överträdelsen inte ska leda till att tillståndet återkallas ska den föras in i företagets riskvärde.

En fråga som Transportstyrelsen också arbetar med är de förarrelaterade överträdelser som ska påverka ett företags riskvärde och i förlängningen det goda anseendet. Svårigheten är att veta vilken förare som kör för vilket företag. Där pågår diskussioner med Rikspolisstyrelsen i syfte att få med

---

<sup>79</sup> 2012/2013:TU16 s 23



uppgift om organisationsnummer i samband med en vägkontroll eller en rapportering enligt olika vägtrafiktrafikförfattningar. Uppgiften behöver behandlas mot tillståndsuppgifter i vägtrafikregistret, därefter kommer handläggare att bedöma om förarens överträdelse ska påverka företagets riskvärde och i förlängningen företagets goda anseende. Transportstyrelsen behöver till bland annat ta ställning till om brottet skett inom ramen för en yrkesmässig transport.

Vilka brott eller sanktioner som kommer att påverka ett företags goda anseende och i vissa fall även leda till att ett tillstånd återkallas har Transportstyrelsen en bild av. Svårigheten är att bedöma när ett brott som begåtts till exempel av den trafikansvarige ska påföras företagets riskvärde och därmed påverka företagets goda anseende och när det ska påverka det goda anseendet för den trafikansvarige eller de övrigt prövade enligt 2 kap. 2 yrkestrafiklagen (2012:210). Fördelningen av ansvar mellan företaget, den trafikansvarige och de övrigt prövade i förhållande till hur riskvärdet ska påverkas är i vissa avseenden oklart och Transportstyrelsen analyserar för närvarande dessa oklarheter.

Transportstyrelsen har i övrigt också arbetat med att färdigställa den information som ska överföras i det s.k. ERRU-systemet och där har det visat sig finnas vissa tillämpningsfrågor att reda ut, bland annat då det gäller handläggning av de eventuella administrativa åtgärder som ska vidtas mot ett gemenskapstillstånd med anledning av de överträdelser som begås av svenska företag i en annan medlemsstat. Dessa överträdelser rapporteras av en medlemsstat först efter det slutliga avgörandet i ärendet vilket innebär att Transportstyrelsen, utöver att vidta administrativa åtgärder, direkt lägger in överträdelsen i riskvärderingssystemet.

Transportstyrelsens bedömning är att det kan finnas behov av ytterligare författningsändringar dels i yrkestrafikförfattningarna, dels i vägtrafikregisterförfattningarna för att få ett riskvärderingssystem som svarar upp mot gemenskapsrätten.

#### 6.1.6 Branschinsatser

Transportstyrelsen noterar att åkerinäringen har startat upp ett branschinternt utvecklingsarbete som går under benämningen Fair Transport. Arbetet syftar till att lyfta fram och uppmärksamma sunda transporttjänster som kan bidra till att stärka konkurrenskraften hos den inhemska transportnäringen.

Medlemsföretagen väljer att delta genom att ”skriva under” på ett antal åtaganden som handlar om trafiksäkerhet, miljöhänsyn och goda arbetsförhållanden. Med hjälp av detta avser man att kunna erbjuda transportköpare kvalitetssäkrade transporttjänster.

Det är Transportstyrelsens bedömning att frivilliga insatser som Fair Transport är ett mycket viktigt bidrag för att uppnå gemensamma samhällsmål, såväl när det gäller trafiksäkerhet och miljö som när det gäller incitament för att arbeta med regelefterlevnad som en konkurrensfördel.

## 6.2 Sanktionsväxling – från böter till sanktionsavgift

**Förslag:** En sanktionsavgift införs för olaga cabotage för godstransporter. Sanktionsavgiften föreslås vara 20 000 kr och ska tas ut som förskott. På så sätt säkras betalning och sanktionen kan bli verkningsfull. Samtidigt tas bestämmelsen om böter för olaga cabotage bort.

Detta förslag innebär även att det föreslås att ett bemyndigande för regeringen att föreskriva om sanktionsavgift införs i yrkestrafiklagen (2012:210) samt ett tillägg om polisens beslutsbehörighet införs i polisförordningen (1998:1558).

### 6.2.1 Bakgrund

Straffbestämmelsen för olaga cabotage finns i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och denna stadgar om böter för den som uppsåtligt utför cabotagetransporter i strid med förordningen.<sup>80</sup> Enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 1072/2009 ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i förordningen och dessa ska vara effektiva, avskräckande och proportionella samt tillämpas utan diskriminering på grund av transportföretagets nationalitet eller etableringsort.

### 6.2.2 Problembilden

Polisen upplever svårigheter med att utreda dessa typer av ärenden men också att få till stånd lagföring. Det är vidare svårt att verkställa böter för utomnordiska medborgare.

Vid sidan om svårigheten att kontrollera och lagföra olaga cabotage upplevs dagens böter som alltför låga. De upplevs inte som särskilt kännbara och kan inte anses vara varken avskräckande eller effektiva. Sett i ett europeiskt perspektiv visade det sig vidare att dagens svenska bötesbelopp ligger på en jämförelsevis mycket låg nivå<sup>81</sup>.

### 6.2.3 Transportstyrelsens överväganden

Eftersom det finns uppenbara problem med att utreda och åtala någon i ett utländskt företag skulle sanktionsavgift vara ett sätt att enklare påföra en

<sup>80</sup> Se 4 § 4 p.

<sup>81</sup> Se internationell jämförelse i kap. 4.2.2

sanktion på ett företag. Genom att göra detta undviker man också dagens utredningstekniska problematik där det förutsätts att myndigheterna samarbetar över gränserna då brottet i sig är gränsöverskridande.

Då det finns mycket begränsade möjligheter att i utlandet verkställa en i Sverige påförd sanktionsavgift förefaller förskottsbetalning vara den enda rimliga metoden. Förskottet ska betalas till polismyndigheten vid vägkontrollen. Konstruktionen med förskottsbetalning av sanktionsavgift finns idag redan vid överträdelse av kör- och vilotidsregler samt vid överlast.

#### 6.2.4 Transportstyrelsens förslag

Transportstyrelsens förslag innebär att sanktionsavgift föreslås för olaga cabotage. Vidare föreslås att förskott på sanktionsavgiften ska betalas vid vägkontroll.

Beloppet föreslås till 20 000 kronor och grundar sig på en avvägning av dels proportionaliteten och dels den avskräckande effekten.

#### 6.2.5 Sanktionsväxling

Sanktionsavgiften föreslås i detta utredningsuppdrag endast för olaga cabotage, men mot bakgrund av den utredning om sanktionsväxling som föreligger (SOU 2013:38) finns det i ett framtida perspektiv behov av att se över större delar än så.

### 6.3 Beställaransvar - informationsinsatser

**Åtgärd:** Det ska bli lätt att kontrollera om ett transportföretag har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Därför ska Transportstyrelsen utarbeta olika tekniska lösningar för detta. Vidare ska information om antalet tillstånd m m göras tillgänglig på Transportstyrelsens hemsida.

Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen lämnade i rapporten ”Uppdrag om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg”<sup>82</sup> ett förslag om att tillgängliggöra mer information än tidigare på Transportstyrelsens webbplats. Denna har därför utökats med uppgifter om antalet trafik tillstånd, antalet ansökningar av gemenskapstillstånd, antalet innehavare av taxiförarlegitimation, antalet genomförda kontroller av kör- och vilotider och trafik tillstånd samt antalet återkallade trafik tillstånd och taxiförarlegitimationer. Det här innebär att allmänheten kan ta del av mer information än tidigare.

<sup>82</sup> Redovisning av regeringsuppdrag N2012/1374/TE, Dnr TSV 2012-1207, POA-337 2016/12

Transportstyrelsen arbetar dessutom med två tekniska lösningar som ska underlätta för beställare att ställa krav och som motsvarar det förslag som fanns i den tidigare nämnda rapporten.

Det första är en teknisk lösning som ska möjliggöra kontroll av anställda förarens behörigheter som t.ex. körkort, taxiförarlegitimationer och yrkeskompetensbevis. Svenska Taxiförbundet, Svenska Bussbranschens Riksförbund och Sveriges Åkeriföretag har i olika sammanhang aktualiserat frågan om möjligheten att via vägtrafikregistret kunna kontrollera sina anställda förarens behörigheter. Under hösten 2013 startade därför Transportstyrelsen ett arbete, tillsammans med Svenska Taxiförbundet, med att bygga en teknisk lösning. Den 28 februari 2014 kommer den del av systemet för kontroll av taxiförarlegitimationers giltighet som tillhör Transportstyrelsen<sup>83</sup> att vara färdigställd. Systemet för kontroll av behörigheter ska även anpassas till att omfatta gods- och bussbranschens behov av att genomföra behörighetskontroller. Dessa anpassningar beräknas vara klara för produktionssättning under hösten 2014. Läs mer om den tekniska lösningen i utredningens delredovisning av taxiverksamheten som helhet<sup>84</sup>.

Den andra tekniska lösningen, som är en publik e-tjänst, driftsätts i juni. E-tjänsten ”Kontroll av tillstånd” förväntas underlätta för den som vill säkerställa att det transportföretag i buss- och godsbranschen, som man köper en transport av, har tillstånd. Tjänsten kräver ingen inloggning och innebär att såväl transportköpare som allmänhet kommer att kunna kontrollera tillstånd på ett enklare sätt än tidigare.

Förutom publicering på webbplatsen kommer Transportstyrelsen på olika sätt att informera branschaktörer och branschmedia om e-tjänsten.

---

<sup>83</sup> Svenska Taxiförbundet har till Transportstyrelsen uppgett att taxiförbundets del av systemet ska vara klart för driftsättning i produktionsmiljö den 15 juni 2014.

<sup>84</sup> 3. Taxiverksamheten som helhet, avsnitt 6.12. Delredovisning av regeringsuppdrag N2013/2816/TE. 2014-02-17. TSV 2013-2006.

## 7 Konsekvensutredningar

### 7.1 Kontroll av cabotage

#### 7.1.1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

Det finns problem med att kontrollera cabotagetransporter och det har uppmärksammats i olika sammanhang.<sup>85</sup> Anledningen är delvis att det saknas en uttrycklig bestämmelse om när och var kontrollen ska ske.<sup>86</sup> Man kan säga att det saknas en bestämmelse om att bevismaterialet ska uppvisas vid vägkontroll och på uppmaning av kontrolltjänsteman. Vidare består problemet i att utreda och lagföra brott mot cabotagereglerna eftersom det handlar om utländska transportföretag och de låga straffskalorna innebär att det i praktiken inte går att få hjälp av utländska myndigheter.<sup>87</sup> Det finns även signaler om att regelverket kring cabotage upplevs som komplicerat och att det i sig försvårar kontrollen. Under åren 2008-2011 har endast högst fyra ärenden rörande otillåten cabotagetransport lottats in till åklagare.<sup>88</sup>

Cabotage kräver numera inget särskilt tillstånd.<sup>89</sup> Sedan de nya reglerna infördes den 4 december 2011 framgår av artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009 under vilka förutsättningar cabotage får utföras. I princip innebär det maximalt tre inrikestransporter inom en sjudagarsperiod. En grundförutsättning är att det gjorts en internationell transport in i landet. Det är transportföretaget som ska visa att cabotagetransporten sker i enlighet med förordningen (EG) nr 1072/2009 och där finns även angivet vilka olika uppgifter som ska visas upp. Vidare finns angivet att inga ytterligare bevis får krävas av transportören. Om transportföretaget inte kan visa att transporten sker i enlighet med förordningen så är transporten att anse som olaga cabotage. I tidigare gällande bestämmelser stadgades att det särskilda cabotagetillståndet skulle åtföljas fordonet och uppvisas på begäran av en behörig tjänsteman.<sup>90</sup> Liknande bestämmelser om att handlingar ska finnas i

---

<sup>85</sup> Se t ex RättsPM 2010:8, Åklagarmyndighetens Utvecklingscentrum i Malmö, uppdaterad augusti 2012, s. 7 f, och Trafikutskottets rapport 2011/12:RFR8, Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg – En uppföljning, s. 106 ff

<sup>86</sup> RättsPM 2010:8, Åklagarmyndighetens Utvecklingscentrum i Malmö, uppdaterad augusti 2012, s. 7

<sup>87</sup> Brott mot bestämmelserna om cabotage – ska vi utreda och lagföra sådant? Polismyndigheten i Västra Götaland, 2012-10-11, s. 11

<sup>88</sup> Tillsynsrapport Trafikbrott begåagna inom den yrkesmässiga trafiken, Tillsynsrapport 2013:1, Åklagarmyndighetens utvecklingscentrum i Malmö, Januari 2013, s. 12

<sup>89</sup> Se numera upphävda Rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade, Celex 31993R3118

<sup>90</sup> Se artikel 3 i numera upphävda (EEG) nr 3118/93.

fordonet och uppvisas på begäran av behörig kontrolltjänsteman finns beträffande cabotage med buss.<sup>91</sup>

Straffbestämmelsen för olaga cabotage finns i 4 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), där det stadgas att den som uppsåtligt utför cabotagetransporter i strid med förordning (EG) nr 1072/2009 döms till böter.

Såväl Danmark<sup>92</sup> som Finland<sup>93</sup> har under år 2013 skärpt sina regelverk och sina tillämpningar av cabotagereglerna. Ändringarna innebär bl. a. krav på att en CMR-fraktsedel ska finnas tillgänglig i fordonet och uppvisas på anmodan av kontrolltjänsteman och att själva definitionen av cabotagetransport snävas in. Kommissionen har dock uppmärksammat att detta kan vara i strid med EU-rätten och har därför inlett förfaranden mot dessa länder. Anledningen synes dels vara att det på grund av bestämmelser kring fraktsedlar<sup>94</sup> inte går att ställa krav på att de ska förvaras i fordonet, dels att det är EU-förordningen som definierar vad som är att anse som cabotage.

Med anledning av detta har därför utredningsgruppen fört samtal såväl muntligt som skriftligt med Europeiska kommissionens generaldirektorat för Mobilitet och transport (DGMOVE) för att stämma av Transportstyrelsens förslag och få kommissionens syn på hur en kontroll av cabotage är tänkt att gå till. Transportstyrelsen har av dessa kontakter bl. a. dragit följande slutsatser.

För det fall den fullständiga informationen, det s.k. bevismaterialet, som krävs inte finns i fordonet, ska transportföretaget få en rimlig tid på sig att skaffa fram den. Denna tidsrymd ska inte vara så lång att kontrollen eller transporten sinkas. En cabotagekontroll kan ta mellan 30 minuter och två timmar. Informationen behöver inte finnas i fordonet utan kan göras tillgänglig för kontrollmyndigheten på annat lämpligt sätt såsom fax eller e-post från transportföretagets huvudkontor. För det fall kontrollen äger rum på natten kan denna rimliga tid innebära att detta görs följande dag. Om å andra sidan inhämtandet av informationen tar alltför lång tid och orsakar en oproportionerlig börda för antingen transportören eller

---

<sup>91</sup> Se artikel 17 i förordning (EG) nr 1073/2009.

<sup>92</sup> Bekendtgørelse nr 724 af 27 juni 2012 om godskørsel, som ändrat ved bekendtgørelse nr 377 af 12 april 2013 og bekendtgørelse nr 891 af 2 juli 2013.

<sup>93</sup> 2 kap 6 a § och 8 kap 29 § Lag (21.7.2006/693) om kommersiell godstransport på väg.

<sup>94</sup> Se artikel 6 i Rådets förordning (EG) nr 11/1960 om avskaffande av diskriminering såvitt avser fraktsatser och befodringsvillkor enligt artikel 79.3 i Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen (ändrad genom Rådets förordning (EG) nr 569/2008).

kontrolltjänstemannen, får det antas att den för cabotagetransporten nödvändiga informationen saknas och sanktion får utfärdas. Reglerna ger kontrolltjänstemannen en möjlighet att handla med viss urskiljning vilket anses önskvärt.

En annan fråga har rört huruvida polisen ska kunna avkräva föraren det nödvändiga bevismaterialet, när det är transportföretagets ansvar i grunden.<sup>95</sup> Av den information som DGMOVE lämnat i detta avseende framgår att fordonet inte får fortsätta färden så länge som kontrollen fortgår och att förarens närvaro krävs för att tillhandahålla det nödvändiga bevismaterialet.

Kommissionen har vidare för avsikt att förenkla cabotagereglerna och reglerna som rör kontrollen av dessa för att möjliggöra målinriktade och effektiva kontroller.<sup>96</sup>

#### **Vad ska uppnås?**

Förslaget syftar till att tydliggöra det förhållandet att det är vid kontrolltillfället, d v s vägkontrollen som trafikföretaget ska uppvisa det s k bevismaterialet enligt artikel 8.3 i (EG) nr 1072/2009 på begäran av behörig kontrollant. Den föreslagna bestämmelsen kan tillsammans med den information som kommissionen numera lämnat avseende kontrollen, leda till att polisen i större utsträckning genomför kontroller avseende cabotage och att dessa blir bättre och säkrare.

Därmed möjliggörs också att sanktionsbestämmelsen kan få verkan och därmed även att beställaransvaret kan aktualiseras enligt 6 § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

#### **7.1.2 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?**

Om inte problemet med att kunna kontrollera olaga cabotage vid vägkontroller löses, riskerar straffbestämmelsen att bli ineffektiv. Och då blir följden att Sverige inte heller lever upp till de krav som ställs i förordningen, nämligen att sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Vidare riskerar då regelefterlevnaden på väg att än mer försämrats vilket innebär att transportföretagen behöver möta konkurrens av företag som inte följer bestämmelserna.

Man skulle naturligtvis kunna tänka sig att EU-förordningen tillsammans med den information som numera finns inhämtad från kommissionen, kunde

---

<sup>95</sup> RättsPM 2010:8, Åklagarmyndighetens Utvecklingscentrum i Malmö, uppdaterad augusti 2012, s. 7 f.

<sup>96</sup> Annexes to the Commission work programme 2014, Brussels, 22.10.2013.

ge polisen tillräckligt stöd i att utveckla kontrollerna till att bli bättre och grundligare genomförda. EU-förordningen gäller ju utan något införlivande i nationell rätt. Slutligen är det förstås domstol som avgör huruvida sanktion påförts lagenligt.

En annan lösning skulle vara att bestämmelserna kring kontroll av cabotage görs tydligare i förordningen (EG) nr 1072/2009. Så som nämnts ovan är ändringar planerade men i skrivande stund är det oklart på vilket sätt och om dessa berör just själva kontrollen.

Det är svårt att se några andra lösningar på detta problem eftersom det är gemenskapsrätten som reglerar cabotaget och vad som lämnats till medlemsstaterna att besluta i stort sett rör sanktioner.

### 7.1.3 Vilka berörs av regleringen?

#### **Företag**

De företag som berörs initialt är de som bedriver yrkestrafik på väg och som utför olagliga cabotagetransporter. Eftersom ökade kontroller av cabotagetransporter syftar till att öka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg kan samtliga godstransportföretag beröras genom att konkurrenssituationen förändras.

#### **Konsumenter**

Företag som köper godstransporter berörs

#### **Statsfinanserna**

Ingen tydlig påverkan av statsfinanserna kan förväntas

#### **Samhället i övrigt**

Inga effekter för samhället i övrigt kan förväntas

#### **Myndigheter och övrig offentlig förvaltning**

Polisen.

### 7.1.4 Vilka är konsekvenserna för de möjliga lösningarna?

Genom de förtydliganden som den föreslagna regelförändringen innebär kan antalet cabotagekontroller som polisen utför komma att öka. Därigenom kan omfattningen av olaga cabotagetransporter komma att minska.

Det saknas kunskap om den totala omfattningen av olaga cabotagetransporter. Vad gäller övriga cabotagetransporter redovisas viss statistik i kapitel 3.4. Den genomsnittliga godsmängden per cabotagetransport år 2011 var ca 14 ton och den genomsnittliga transportsträckan samma år var ca 200 km. De små volymerna och korta sträckorna per transport innebär att konkurrensytorna gentemot andra trafikslag, järnväg och sjöfart, är mycket små och sannolikt kommer dessa inte att påverkas i någon nämnvärd omfattning.



**Konsekvenser för företag**

Den direkta konsekvensen för företag som stoppas av polisen vid vägkontroll är att dessa måste uppvisa det bevismaterial som krävs i enlighet med artikel 8 i (EG) nr 1072/2009 och, om olaga cabotage föreligger, ska förskott på sanktionsavgift erläggas. Om inte erforderligt bevismaterial uppvisas eller förskott erläggs kan polisen förhindra fortsatt färd. De direkt berörda transportföretagen får på detta sätt ökade incitament att följa gällande bestämmelser om cabotagetransporter. På så sätt påverkas konkurrenssituationen och fördelningen av transporter mellan transportföretag. Detta är också en viktig avsedd konsekvens.

Cabotagetransporter genomförs i samband med en huvudtransport under den tid fordon och förare vistas i landet i avvaktan på returtransport. Det innebär att cabotagetransporter kan genomföras till en låg kostnad (eftersom alternativkostnaden för fordon och förare är mycket låg). Samma låga kostnad torde inte föreligga i situationer med olaga cabotage eftersom det då inte finns någon aktuell ingående eller utgående internationell transport. Däremot torde lönekostnader t ex vara ett konkurrensmedel i de situationerna. Minskning av olaga cabotagetransporter innebär att konkurrenssituationen ändras till förmån för de företag som utför lagliga transporter. Det finns ingen möjlighet att kvantifiera storleksordningen på någon av dessa ekonomiska konsekvenser. Det är dock rimligt att förutsätta att en viss kostnadsökning och omfördelning av transportuppdrag mellan företag kommer att ske.

**Konsekvenser för konsumenter**

De transportköpande företag som i nuläget använder olaga cabotagetransporter kan istället komma att köpa lagliga transporter. Det är möjligt att transportköparnas fraktkostnader därvid kommer att öka något.

**Konsekvenser för statsfinanserna**

Ingen märkbar påverkan på statsfinanserna

**Konsekvenser för samhället i övrigt**

Ingen påverkan på samhället i övrigt

**Konsekvenser för myndigheter och övrig offentlig förvaltning**

Genom de förtydliganden avseende kontroller av cabotagetransporter som föreslås kan polisen komma att öka antalet kontroller.

**Sammanfattning av samtliga konsekvenser**

Genom ökade kontroller av cabotagetransporter kan regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg komma att öka. Detta påverkar konkurrenssituationen till förmån för godstransportföretag som enbart bedriver lagliga transporter. Polisens kostnader för kontroller och åklagarmyndighetens kostnader för handlägg ökar.

**Transportpolitisk måluppfyllelse****7.1.5 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?**

Den föreslagna bestämmelsen bedöms inte stå i konflikt med förordning (EG) nr 1072/2009. Inte heller bedöms den gå utöver vad som är juridiskt möjligt i förhållande till förordningen. Avstämningar har gjorts med kommissionen under arbetets gång och analyser har gjorts beträffande de pilotfall som är inledda. Se tidigare avsnitt.

**7.1.6 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Inga särskilda hänsyn bedöms behöva tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande. Informationsinsatser skulle kunna vidtas i förhållande till berörda transportföretag, exempelvis genom att internationella transporter informeras vid ankomsten till Sverige. Detta skulle kunna ske på färjor och vid hamnar m.m.

**7.1.7 Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?**

Huvudsyftet med regelförändringen är att införa ett mer effektivt sanktionsmedel och på så sätt öka regelefterlevnaden hos yrkestrafik på väg och därigenom uppnå en mer rättvis och effektiv konkurrens i godstransportbranschen.

**Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?**

Samtliga godstransportföretag som bedriver kommersiella godstransporter i Sverige kan beröras, innebärande både svenska och utländska företag.

Det saknas uppgifter om hur omfattande olaga cabotage är. Det är därför inte möjligt att bedöma hur många företag som berörs, hur stora dessa är och inte heller i vilka branscher dessa är verksamma.

De direkt berörda företagen är de utländska transportföretag som utför olaga cabotagetransporter i Sverige. Då regelefterlevnaden ökar, det vill säga olaga cabotage minskar, kan en konsekvens vara att dessa företag höjer sina fraktpriser på huvudtransporten. Övriga transportföretag påverkas indirekt genom förändrade konkurrensvillkor. Dessa övriga företag finns inom hela godstransportbranschen.

**Vilken tidsåtgång medför de möjliga lösningarna för företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?**

Ökade kontroller innebär en viss tidsåtgång under tiden kontrollen sker. Som nämns i avsnitt 1 tar en normal cabotage-kontroll mellan 30 minuter och två timmar. I övrigt finns ingen tydlig påverkan för företagens tidåtgång och administrativa kostnader

**Vilka andra kostnadsmässiga konsekvenser medför de möjliga lösningarna för företagen och vilka följändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?**

Om regelförändringen leder till ökat omfattning av cabotagekontroller kan en omfördelning av transportuppdrag mellan företag komma att ske. Omfördelningen av transportuppdrag kommer sannolikt i första hand att ske inom lastbilstrafiken, eftersom det rör sig om små volymer och korta transportavstånd per cabotagetransport, se inledande texten avsnitt 6 ovan.

Det är inte möjligt att bedöma omfattningen av sådana eventuella omfördelningar mellan företag och därför är det inte heller möjligt att bedöma om följändringar av verksamheten kan behöva vidtas.

**I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för företagen?**

Konkurrenssituationen förbättras till förmån för företag som inte bedriver olaga cabotage vilket är en avsedd konsekvens.

**I vilka andra avseenden påverkas företagen?**

Företagen påverkas inte i andra avseenden

**Behöver särskild hänsyn tas till små företag?**

Ingen hänsyn behöver tas till små företag

**7.1.8 Övriga konsekvenser, t.ex. miljö, transportpolitiska mål etc.**

Regelförändringen bedöms inte ha några miljökonsekvenser eftersom det i första hand rör sig om förändrade konkurrensvillkor mellan godstransportföretag inom vägtrafiken.

Minskning av cabotageverksamheten kan innebära något ökade fraktpriser vilket kan påverka tillgängligheten negativt.

I övrigt bedöms att ingen märkbar påverkan på transportpolitiska målen kommer att ske.

## 7.2 Sanktionsavgift för olaga cabotage

### 7.2.1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

#### Bakgrund

Reglerna om cabotage finns i artikel 8 i förordningen (EG) nr 1072/2009. I korthet så innebär dessa att utländska transportföretag som utför en internationell transport har rätt att i ett annat land än etableringsmedlemsstaten utföra upp till tre inrikes transporter inom en sjudagarsperiod. Bestämmelserna är utformade på så sätt att transporterna anses förenliga med förordningen endast om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på den internationella transporten och de påföljande cabotagetransporterna. Vad för sorts bevis, d v s vilka uppgifter, som ska uppvisas finns angivet i artikeln. Däremot finns, såsom Åklagarmyndigheten påpekat<sup>97</sup>, inte preciserat under vilka förutsättningar, framförallt när och var, handlingarna ska uppvisas. Nu har dock EU-kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet (DG MOVE) i kontakter med Transportstyrelsen uttalat sig kring hur kontrollen ska gå till, vilket lett till att styrelsen i denna rapport även föreslår ett förtydligande i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Straffbestämmelsen för olaga cabotage finns i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och denna stadgar om böter för den som uppsåtligt utför cabotagetransporter i strid med förordningen.<sup>98</sup> Enligt artikel 16 i förordningen (EG) nr 1072/2009 ska medlemsstaterna fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i förordningen och dessa ska vara effektiva, avskräckande och proportionella samt tillämpas utan diskriminering på grund av transportföretagets nationalitet eller etableringsort.

#### Olaga cabotage eller olaga yrkesmässig trafik?

Frågan om var gränsen egentligen går mellan de olika brotten olaga cabotage och olaga yrkesmässig trafik har i detta utredningsarbete varit uppe till diskussion och det har vid kontakter med polis och bransch även noterats en viss osäkerhet kring detta. I korthet torde man kunna beskriva de olika brotten utifrån de olika förutsättningar som krävs i respektive situation. Lite förenklat kan man säga att olaga cabotage skulle kunna övergå till att betraktas som olaga yrkesmässig trafik om det är så att trafikföretaget i praktiken bedriver verksamheten i landet och därmed kan anses vara etablerat i landet. Detta etableringskrav finns närmare beskrivet i

<sup>97</sup> RättsPM 2010:8, Cabotage, Åklagarmyndighetens Utvecklingscentrum Malmö, Augusti 2012, s. 7 f

<sup>98</sup> Se 4 § 4 p.

artikel 5 i förordningen (EG) nr 1071/2009. Det finns en dom meddelad den 18 september 2013 från Skaraborgs tingsrätt där en person dömts för olaga yrkesmässig trafik utan att företaget för den skull haft formellt säte i landet, istället ansågs omständigheterna, d v s lokaler här och servning av fordon, vara sådana att det ansågs ha bedrivit yrkesmässig trafik här i landet.<sup>99</sup> Frågan om var gränsen går är naturligtvis ytterst en fråga för de rättsvårdande instanserna.

#### **Problem med att lagföra olaga cabotage**

Problemet är dels svårigheter att lagföra brottet dels att bötesbeloppen som döms ut vid olaga cabotage inte upplevs som avskräckande. Det är även svårt att verkställa böter som ådömts utomnordiska medborgare.

Det finns ett litet fåtal rättsfall gällande olaga cabotage, och så vitt känt ännu ingen vägledande dom. Exempelvis dömdes det ut 50 dagsböter å 50 kr, d v s 2 500 kr, i en dom från Skaraborgs tingsrätt den 30 april 2013<sup>100</sup>. I en dom från Gällivare tingsrätt den 17 december 2008 dömdes det ut 40 dagsböter å 150 kr, d v s 6 000 kr<sup>101</sup>. Polisen upplever svårigheter med att utreda dessa typer av ärenden samt att få till stånd lagföring. Exempelvis så uppger polismyndigheten i Västra Götaland att under en ettårsperiod 2010-2011 handlades 35 ärenden rörande otillåten cabotage vid trafikpolisen i Göteborg, och av dessa ledde endast ett till åtal.<sup>102</sup> Personen i fråga dömdes till 30 dagsböter för olaga yrkesmässig trafik.<sup>103</sup>

Eftersom det finns uppenbara problem med att utreda och åtala någon i ett utländskt företag skulle sanktionsavgift vara ett sätt att lättare påföra en sanktion på ett företag. Polisen uppger att brott mot bestämmelserna om cabotage och yrkesmässig trafik inte är enkla att utreda. Eftersom bestämmelserna tar sikte på utländska aktörer som verkar i Sverige är brotten alltid gränsöverskridande. Detta förutsätter ett samarbete mellan myndigheter över gränserna för att effektivt kunna utreda och lagföra brotten. De låga straffskalorna för brott mot cabotagebestämmelserna medför samtidigt att instrumenten för det gränsöverskridande myndighetssamarbetet i praktiken inte blir tillgängliga.<sup>104</sup> Det finns inte något formellt hinder mot att begära rättslig hjälp från utlandet. Däremot

<sup>99</sup> Mål nr B 1649-13, domen vann laga kraft 2013-10-11

<sup>100</sup> Mål nr B 104-13, domen vann laga kraft 2013-05-21

<sup>101</sup> Mål nr B 663-08, överklagades men Hovrätten för Nedre Norrland meddelade 2009-03-11 inte prövningstillstånd

<sup>102</sup> Rapport: Brott mot bestämmelserna om cabotage – ska vi utreda och lagföra sådant, Polismyndigheten i Västra Götaland, 2012-10-11, s.10

<sup>103</sup> Alingsås tingsrätt, dom den 19 december 2011, mål nr B 1422-11

<sup>104</sup> Rapport: Brott mot bestämmelserna om cabotage – ska vi utreda och lagföra sådant, Polismyndigheten i Västra Götaland, 2012-10-11, s. 11

finns i Sverige en praxis som i princip innebär att man inte begär rättslig hjälp i bötesärenden.<sup>105</sup>

**Vad ska uppnås?**

Sanktionerna ska bli avskräckande, effektiva och proportionella och därmed uppfylla kraven i förordningen (EG) nr 1072/2009. Fler transportföretag ska därmed kunna påföras sanktioner för det fall de kan konstateras utföra olaga cabotage. Förskott vid vägkontroll innebär att sanktionen blir effektiv och problem med verkställigheten avhjälpas. I förlängningen innebär det förhoppningsvis att transportbranschen upplever mindre konkurrens från transportföretag som inte efterlever reglerna och därmed kan konkurrera på lika villkor.

**Är sanktionsavgift lämpligt för olaga cabotage?**

Sanktionsavgifter införs ofta med skälet att de anses effektiva. Vad som är att anse som effektivt kan självfallet variera.<sup>106</sup> Normalt förutsätts sanktionsavgifter grundas på ett rent objektivet ansvar eller strikt ansvar. Men det finns även områden där uppsåt krävs, t ex för konkurrensskadeavgift.<sup>107</sup> Allmänt gäller att handläggningen hos förvaltningsmyndighet ska vara enkel, snabb och billig.<sup>108</sup> Och ett i det närmaste strikt ansvarsutkrävande ställer höga krav på tydliga regler. Huruvida reglerna om olaga cabotage framstår som tydliga får besvaras dels utifrån reglernas utformning och dels utifrån uppfattningen hos polis och åklagare t ex. Reglerna är utformade på så sätt att det är transportföretaget som ska visa att cabotagetransporten utförs i enlighet med EG-förordningen, i vilken det också finns uppräknat exakt vilka uppgifter som ska visas. I det avseendet kan man säga att reglerna är tydliga. Reglerna om själva beräkandet av inrikes transporter och tidsperioden kan kanske upplevas som mer komplicerade. Man får också ha i åtanke att kontrollerna sker ute på väg.

Straffrättsanvändningsutredningen sammanfattade i sitt betänkande principerna i Europarådets rekommendation om administrativa sanktioner och nämner bl. a. krav på snabb handläggning och att bevisbördan ska ligga på den administrativa myndigheten.<sup>109</sup> Principerna torde avse främst fysiska personer men resonemanget kan nog även i viss mån överföras på juridiska personer. Betänkandet redogör även för regeringens riktlinjer<sup>110</sup> avseende ekonomiska sanktioner vid brott i näringsverksamhet varvid bl a sägs att för

<sup>105</sup> Rapport: Brotts mot bestämmelserna om cabotage – ska vi utreda och lagföra sådant, Polismyndigheten i Västra Götaland, 2012-10-11, s. 15

<sup>106</sup> Sanktionsavgifter – särskilt i näringsverksamhet, Wiweka Warnling-Nerep, 2010, s.29

<sup>107</sup> Sanktionsavgifter– särskilt i näringsverksamhet, Wiweka Warnling-Nerep, 2010, s.30

<sup>108</sup> Se 7 § Förvaltningslagen (1986:223)

<sup>109</sup> SOU 2013:38 s. 465 ff.

<sup>110</sup> Bet. 1981/82:JuU53, rskr. 1981/82:328

att en konstruktion med strikt ansvar ska vara försvarbart ur rättssäkerhetssynpunkt bör förutsättas att det finns starkt stöd för en presumtion om att överträdelser på området inte kan förekomma annat än som en följd av uppsåt eller oaktsamhet. Olaga cabotage torde så gott som alltid vara en följd av ett medvetet handlande från transportföretagets sida varför ett strikt ansvar kan vara försvarbart. Bevisbördan ligger dock på transportföretaget, men denna utgörs av ett krav på uppvisande av ett antal klart och tydligt uppräknade uppgifter. Vidare skulle troligtvis en del av effektiviteten i systemet gå förlorad om regeln innehöll s k subjektiva rekvisit, d v s uppsåt eller oaktsamhet, och sådana rekvisit brukar förutsätta en domstol som beslutsinstans, och inte en förvaltningsmyndighet som här föreslås.<sup>111</sup> Tillräcklig rättssäkerhet torde vidare anses uppnås genom dels möjligheten att helt eller delvis sätta ned avgiften, dels möjligheten att överklaga. Förslaget är sålunda utformat med ett strikt ansvar.

Vid en sammantagen bedömning har Transportstyrelsen kommit fram till att en sanktionsavgift med den föreslagna utformningen med förskottsbetalning är ett sätt att få till stånd en mer effektiv sanktion av olaga cabotage. Det finns även stöd för en sanktionsväxling i ett större perspektiv utifrån de resonemang som förs i Straffrättsanvändningsutredningens betänkande,<sup>112</sup> vilket kräver ett större helhetsgrepp.

#### **Problem med verkställigheten**

I den tidigare nämnda Straffrättsanvändningsutredningens betänkande finns följande konstaterande beträffande verkställighet i utlandet. ”När det gäller bötesstraff är möjligheterna att verkställa dem utomlands relativt goda. Det finns flera lagar som innehåller sådana regler. En av dessa är lagen (1972:260) om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom, som har sin bakgrund i 1970 års europeiska konvention om brottmålsdoms internationella rättsverkningar. En annan är lagen (1963:193) om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge angående verkställighet av straff m.m. (nordiska verkställighetslagen). Relativt nyligen tillkom också lagen (2009:1427) om erkännande och verkställighet av bötesstraff inom Europeiska unionen, som innehåller bestämmelser för genomförande av rådets rambeslut 2005/214/RIF om tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande på bötesstraff.”<sup>113</sup>

Å andra sidan gjordes följande uttalande om utomnordiska verkställighetsproblem i förarbetena avseende överlastavgift. ”En svensk myndighet har inte särskilt ofta någon möjlighet att begära verkställighet i en annan stat av en svensk brottmålsdom eller av ett beslut om avgifter för

<sup>111</sup> Sanktionsavgifter – särskilt i näringsverksamhet, Wiweka Warnling-Nerep, 2010, s.284

<sup>112</sup> SOU 2013:38

<sup>113</sup> SOU 2013:38 s. 541 f

förseelser mot den svenska trafiklagstiftningen. Verkställighet kan därför i avsaknad av konventioner eller mellanstatliga avtal i princip endast ske i Sverige. I många fall är det således möjligt att undandra sig verkställighet genom att lämna landet.”<sup>114</sup>

#### **Förskott för sanktionsavgift**

När det gäller sanktionsavgifter är det möjligt att, med stöd av EU:s indrivningsdirektiv (rådets direktiv 2010/24/EU av den 16 mars 2010 om ömsesidigt bistånd för indrivning av fordringar som avser skatter, avgifter och andra åtgärder) få bistånd av annan medlemsstat med indrivning av vissa sanktionsavgifter som har anknytning till beskattning, t.ex. skattetillägg. Huvuddelen av de bestämmelser som behövs för att genomföra direktivet finns i lagen (2011:1537) om bistånd med indrivning av skatter och avgifter inom Europeiska unionen. Bortsett från nämnda sanktionsavgifter av skattenatur synes det inte finnas möjlighet att i utlandet verkställa av svensk myndighet eller domstol beslutade sanktionsavgifter.<sup>115</sup>

I Straffrättsanvändningsutredningens betänkande nämns bl a följande beträffande indrivningsproblematiken utomlands. ”Det kan inte uteslutas att bristande möjlighet att driva in sanktionsavgifter och viten till och med medför att man i vissa fall avstår från sanktionsväxling och i stället håller fast vid straffet, trots att en sanktionering med avgift skulle vara mer effektiv och ändamålsenlig. Så kan bl.a. vara fallet om den krets som straffbudet riktar sig till i inte ringa omfattning består av personer eller näringsidkare med hemvist utomlands. För att komma till rätta med problemet bör övervägas en ordning för att säkra betalning av en utfärdad sanktionsavgift, t.ex. genom krav på förskottsbetalning eller ställande av säkerhet. På sikt bör naturligtvis också övervägas att i det internationella samarbetet utveckla möjligheten att verkställa sanktionsavgifter och viten utomlands, på samma sätt som redan i dag gäller beträffande böter.”<sup>116</sup>

För att säkra betalning av sanktionsavgifter finns exempelvis i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.<sup>117</sup> samt i lagen (1972:435) om överlastavgift<sup>118</sup> bestämmelser om att förskott ska betalas omedelbart i samband med den kontroll där överträdelsen upptäcks, om den som ska påföras sanktionsavgiften inte har hemvist i Sverige. På samma sätt är det lämpligt att införa förskottsbetalning av sanktionsavgiften för olaga cabotage.

---

<sup>114</sup> Prop. 2003/04:160 s. 103 f

<sup>115</sup> SOU 2013:38 s. 542

<sup>116</sup> SOU 2013:38 s. 543

<sup>117</sup> 10 kap. 5 §

<sup>118</sup> 8 a §



### **Överklagbarhet**

Vid införandet av överlastavgift och förskott för sådan resonerades det kring frågan om själva beslutet om förskott skulle gå att överklaga. Man kom fram till att det inte var önskvärt. Det skulle nämligen kunna innebära att förskottet är överklagat samtidigt som, här Transportstyrelsen, handlägger och beslutar i sanktionsavgiftsärendet. Det bör därför, i linje med tidigare utredningars grundtankar, även här införas ett förbud mot att överklaga beslut om förskott för sanktionsavgift.<sup>119</sup> Själva beslutet om sanktionsavgift som fattas av Transportstyrelsen kommer naturligtvis gå att överklaga på sedvanligt sätt.

### **Sanktionsbeloppets storlek och eventuell differentiering**

Storleken på sanktionsavgiften har också varit föremål för diskussion. En jämförelse har gjorts med andra länder. Det finns dock svårigheter med att kartlägga andra länders sanktioner i fråga om olaga cabotage eftersom dessa brott tenderar att ”adderas” till eller ”konsumeras” av andra typer av yrkestrafikrelaterade brott eller trafikrelaterade brott.<sup>120</sup> Sanktionerna i de andra medlemsstaterna varierar dock till synes från 100 Euro och upp till som mest 200 000 Euro. Beloppet som föreslås är 20 000 kronor och bedöms vara en avvägning av dels proportionaliteten och dels den avskräckande effekten. Se även den kartläggning av andra europeiska länder som är gjord och redovisad tidigare i rapporten. Det kan finnas skäl att även överväga beloppet utifrån vinstelimineringsskäl.

Fråga om olika sanktionsavgiftsbelopp ska gälla beroende på omständigheterna kring det olaga cabotaget har diskuterats. För det första kan konstateras att olaga cabotage kan ha sin grund i princip tre olika situationer – fler än tillåtna tre inrikes transporter, inrikes transporter under en längre period än den tillåtna sjudagarsperioden, eller avsaknad av bevismaterial som styrker cabotage.<sup>121</sup> En differentiering kräver någon form av allvarlighetskategorisering, men i detta fall kan det vara svårt. Hur värderar man det förhållandet att inga som helst handlingar eller uppgifter visas upp i förhållande till de fall där tidsperioden överskridits? Finns det någon mening med differentiering när företaget kan välja att visa upp endast en utvald del av uppgifter kring inrikes transporter? Visst framstår många inrikes transporter som mer allvarligt än ett fåtal, men om det är enkelt att endast uppvisa en del av dessa faller lite av meningen med differentiering. Till detta kommer att cabotage ska kontrolleras vid vägkontrollen och kontrollen bör inte försvåras i onödan. Vidare förutsätter sanktionsavgiften

<sup>119</sup> Prop. 2003/04:160 s. 119

<sup>120</sup> Development and implementation of EU Road Cabotage, European Parliament, Directorate General for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism, mars 2013, s.41

<sup>121</sup> European Commission DG MOVE, Request to submit a file to EU pilot against Denmark, 5569/13

ett relativt snabbt och enkelt konstaterbart brott. Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att det inte är lämpligt att föreslå en differentiering. En avstämning har gjorts med den kategorisering av trafikrelaterade brott som pågår i en arbetsgrupp inom EU.

#### **Övergångsbestämmelser**

En övergångsbestämmelse föreslås som innebär att äldre bestämmelser fortfarande ska gälla för överträdelser som skett före ikraftträdandet.

#### **Bemyndigande för regeringen**

Det finns för närvarande inget bemyndigande i lag för regeringen att föreskriva om sanktionsavgift för olaga cabotage. Utifrån regeringsformens normgivningsmakt är det förbehållet riksdagen att besluta om straff, skatt och pålagor. Sanktionsavgifter är relativt nya och saknar en given plats i regeringsformen men har i tidigare lagstiftningssammanhang jämförts med böter.<sup>122</sup> Således kan regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter på samma sätt som är fallet med böter. För att regeringen ska kunna föreskriva om sanktionsavgifter i nämnda avseende krävs således ett bemyndigande i lag. Det bemyndigandet har ingen helt given plats, men torde vara lämpligast att införa i yrkestrafiklagen (2012:210), närmare bestämt i 7 kap. 3 §.

#### **Polisens behörighet att fatta beslut om förskott**

Polisens beslutsbehörighet beträffande förskott och förbud att fortsätta färderna bör i likhet med andra liknande bestämmelser närmare regleras i 3 kap. 8 § polisförordningen.<sup>123</sup>

### **7.2.2 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?**

Om inte någon reglering kommer till stånd kommer sanktionerna som i dagsläget är böter fortsätta att vara svåra att döma ut och inte heller upplevas som särskilt kännbara. Effekten blir att sanktionerna inte kan anses vara vare sig avskräckande, effektiva eller proportionella.

Förslaget innebär att sanktionsavgift föreslås för olaga cabotage. Vidare föreslås att förskott på sanktionsavgiften ska betalas vid vägkontroll. Det skulle vara möjligt att införa sanktionsavgift utan krav på förskottsbetalning vid vägganten. Då skulle polisen skicka utredningsmaterialet till Transportstyrelsen för erforderlig handläggning och eventuellt påförande av sanktionsavgift. Med tanke på att transportföretagen är etablerade utomlands kan det bli svårt att utreda och påföra sanktionsavgift samt säkerställa att beloppet betalas in. Därmed skulle effekten av sanktionen gå förlorad, även

---

<sup>122</sup> Sanktionsavgifter – särskilt i näringsverksamhet, Wiweka Warnling- Nerep, 2010, s. 116 ff

<sup>123</sup> Jmf Prop. 2003/04:160 s. 119

om själva överträdelsen i sig rapporteras till etableringsmedlemsstatens myndigheter enligt gällande bestämmelser, och i sin tur kan påverka transportföretagets goda anseende och i förlängningen dess tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik.

Förslaget att införa sanktionsavgift endast för olaga cabotage får ses i ljuset av de ramar som utredningsuppdraget har och bör inte på något sätt hindra att ett större helhetsgrepp tas framöver, särskilt med anledning av den utredning som föreslagit sanktionsväxling från straffrättsliga pålagor till förvaltningsrättsliga sanktionsavgifter för en stor del av trafikområdet.

### 7.2.3 Vilka berörs av regleringen?

#### **Företag**

De företag som berörs initialt är företag som bedriver yrkestrafik på väg och som utför olagliga cabotagetransporter. Eftersom sanktionsavgift för olaga cabotage är ett medel för att öka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg kan samtliga godstransportföretag beröras genom att konkurrenssituationen förändras.

#### **Konsumenter**

De transportköpande företag som i första hand påverkas är de som köper olagliga cabotagetransporter.

#### **Statsfinanserna**

Statsfinanserna påverkas genom att böter ersätts med sanktionsavgift, som dels är högre än bötesbeloppen, dels ska betalas i förskott.

#### **Samhället i övrigt**

Samhället i övrigt påverkas inte av den aktuella regelförändringen.

#### **Myndigheter och övrig offentlig förvaltning**

Transportstyrelsen, Polisen och Åklagarmyndigheten kommer att beröras.

### 7.2.4 Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenserna medför regleringen?

Syftet med regleringen är att införa sanktioner som är avskräckande, effektiva och proportionella och på så sätt minska omfattningen av olaga cabotagetransporter.

Det saknas kunskap om omfattningen av olaga cabotagetransporter. Vad gäller övriga cabotagetransporter redovisas statistik i avsnitt 3.4 ovan. Den genomsnittliga godsmängden per cabotagetransport år 2011 var ca 14 ton och den genomsnittliga transportsträckan samma år var ca 200 km. De små volymerna och korta sträckorna per transport innebär att konkurrensytorna gentemot andra trafikslag, järnväg och sjöfart, är mycket små och sannolikt kommer dessa inte att påverkas i någon nämnvärd omfattning.

Polisen kommer att behöva ta ut förskott på sanktionsavgift avseende olaga cabotage. Förskott på sanktionsavgift tar polisen redan idag ut i vissa fall avseende kör- och vilotider<sup>124</sup> samt överlast<sup>125</sup>. Förskottet betalas till polisen på plats vid vägkontrollen. De föreslagna bestämmelserna är i stort sett identiska med de nyss nämnda varför samma rutiner som polisen använder idag bör kunna användas även i fall med olaga cabotage.

**Konsekvenser för företag**

Den direkta konsekvensen för företag som stoppas av polisen vid vägkontroll är att dessa måste uppvisa det bevismaterial som krävs i enlighet med artikel 8 i (EG) nr 1072/2009 och, om olaga cabotage föreligger, ska förskott på sanktionsavgift erläggas. Om inte erforderligt bevismaterial uppvisas eller förskott erläggs kan polisen förhindra fortsatt färd. De direkt berörda transportföretagen får på detta sätt ökade incitament att följa gällande bestämmelser om cabotagetransporter. På så sätt påverkas konkurrenssituationen och fördelningen av transporter mellan transportföretag. Detta är också en viktig avsedd konsekvens.

Cabotagetransporter genomförs i samband med en huvudtransport under den tid fordon och förare vistas i landet i avvaktan på returtransport. Det innebär att cabotagetransporter kan genomföras till en låg kostnad (eftersom alternativkostnaden för fordon och förare är mycket låg). Samma låga kostnad torde inte föreligga i situationer med olaga cabotage eftersom det då inte finns någon aktuell ingående eller utgående internationell transport. Däremot torde lönekostnader t ex vara ett konkurrensmedel i de situationerna. Minskning av olaga cabotagetransporter innebär att konkurrenssituationen ändras till förmån för de företag som utför lagliga transporter. Det finns ingen möjlighet att kvantifiera storleksordningen på någon av dessa ekonomiska konsekvenser. Det är dock rimligt att förutsätta att en viss kostnadsökning och omfördelning av transportuppdrag mellan företag kommer att ske.

**Konsekvenser för konsumenter**

De transportköpande företag som idag köper olaga cabotagetransporter kommer att få något ökade fraktkostnader då de istället övergår till att köpa lagliga transporter. Det är också möjligt att fraktkostnaderna för de huvudtransporter som ligger till grund för cabotagetransporter kan komma att öka något.

I de fall vägkontrollen leder till tidsfördröjningar (invänta frakthandlingar, tid för att erlägga förskottet) blir godset försenat vilket medför en kostnad för varuägaren.

<sup>124</sup> 10 kap 5-8 §§ förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

<sup>125</sup> 8 a-d §§ lagen (1972:435) om överlast

### Konsekvenser för statsfinanserna

Genom att ersätta nuvarande böter med sanktionsavgifter som dels är högre, dels ska förskottsbetalas kommer statens intäkter att öka, åtminstone på kort sikt. I vilken omfattning beror på hur omfattande de olaga cabotagetransporterna är samt omfattningen av polisens kontroller.

Eftersom sanktionerna ska bli avskräckande, effektiva och proportionella och därmed uppfylla kraven i 1072/2009 ska förhoppningsvis omfattningen av olaga cabotage minska. På längre sikt kommer därför intäkterna från sanktionsavgifter bli små.

### Konsekvenser för samhället i övrigt

Den totala transportvolymen kommer troligtvis inte att påverkas, däremot förändras konkurrenssituationen mellan transportföretag. Eftersom det rör sig om relativt små godsvolymer och korta sträckor per cabotage transport bedöms att andra trafikslag, järnväg och sjöfart, inte påverkas i någon nämnvärd omfattning. Det rör sig därför i första hand om transportvolymförändringar mellan företag som bedriver godstrafik på väg. Trafikolyckor, vägslitage, buller samt utsläpp av luftföroreningar och koldioxid kommer därför inte att påverkas. Endast i de fall dessa effekter skiljer sig åt mellan fordon som bedriver olaga cabotage och andra fordon kan en förändring för samhället i övrigt ske. Det finns inget underlag för att dra några sådana slutsatser.

### Konsekvenser för myndigheter och övrig offentlig förvaltning

I tabellen nedan sammanställs de kostnadsförändringar för myndigheter och övrig offentlig förvaltning som uppstår till följd av förslaget om att ersätta böter med sanktionsavgifter och krav på förskottsbetalning vid olaga cabotage.

**Tabell 1: Kostnadsförändringar för myndigheter och övrig offentlig förvaltning**

Myndighet, offentlig förvaltning	Kostnadsförändring för åtgärd	Kostnaden ökar/minskar
Transportstyrelsen	Handläggning fastställande av polisens beslut om förskott på sanktionsavgift eller förbud fortsätta färden	Ökar
Polisen	Kostnader för utökade vägkontroller	Ökar
	Utbildning	Ökar
Polis/åklagare	Minskade kostnader då handläggning flyttas till Transportstyrelsen	Minskar

Eftersom sanktionsavgiften förväntas ge incitament till ökad regelefterlevnad bör även vissa kostnadsminskningar kunna tillgodoräknas införandet.

**Sammanställning av konsekvenser**

Det uppstår vissa omedelbara, kortsiktiga konsekvenser till följd av införandet av sanktionsavgift med förskottsbetalning för olaga cabotage. Dessa sammanställs i tabell 2 nedan. De kortsiktiga konsekvenserna skiljer sig från de långsiktiga. De senare sammanställs i tabell 3.

I kolumnen ”Förändring” anges tecken på den samhällsekonomiska effekten. Ett plus innebär därför en positiv effekt (som kan vara en minskad kostnad) och ett minus en negativ effekt för den aktör som påverkas. Ingen gradering av storleken på de olika posterna görs dock då det saknas underlag för detta.

**Tabell 2: Kortsiktiga konsekvenser sanktionsavgifter olaga cabotage ("+" innebär en positiv förändring för berörd aktör, t.ex. minskad kostnad, "-" innebär en negativ förändring för berörd aktör)**

Aktör		Konsekvens	Förändring
Företag	Transportföretag	Stilleståndskostnad vid vägkontroll; fordon och förare	-
		Betala förskott på sanktionsavgift max 20 000 SEK	-
Konsumenter	Transportköpare	Stilleståndskostnad; förseningskostnad gods	-
Statens finanser		Förskott av sanktionsavgifter	+
Samhället i övrigt		Minskade trafikolyckor	0
		Minskat vägslitage	0
		Minskade utsläpp till luft	0
Offentliga myndigheter	Transportstyrelsen	Handläggning fastställande av förskott på sanktionsavgift	-
		Jourverksamhet	
	Polisen	Kostnader för utbildning	-
		Kostnader för vägkontroller	-
	Domstolsverket	Minskade kostnader då handläggning flyttas till Transportstyrelsen	+
TOTALT			?

**Tabell 3: Långsiktiga konsekvenser sanktionsavgifter olaga cabotage ("+" innebär en positiv förändring för berörd aktör, t.ex. minskad kostnad, "-" innebär en negativ förändring för berörd aktör)**

Aktör		Konsekvens	Förändring
Företag	Transportföretag	Omfördelning av transportvolymen till förmån för företag som bedriver lagliga transporter	+
Konsumenter	Transportköpare	Ev. något ökade transportkostnader	-
Statens finanser		sanktionsavgifter	+
Samhället i övrigt		Minskade trafikolyckor	0
		Minskat vägslitage	0
		Minskade utsläpp till luft	0
Offentliga myndigheter	Transportstyrelsen	Handläggning fastställande av förskott på sanktionsavgift	-
		Jourverksamhet	-
	Polisen	Kostnader för vägkontroller	-
	Domstolsverket	Minskade kostnader då handläggning flyttas till Transportstyrelsen	+
	TOTALT		

### 7.2.5 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EG-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Den föreslagna bestämmelsen bedöms inte stå i konflikt med förordning (EG) nr 1072/2009. Inte heller bedöms den gå utöver vad som är juridiskt möjligt i förhållande till förordningen. Avstämningar har gjorts med kommissionen under arbetets gång och analyser har gjorts beträffande de pilotfall som är inledda. Se tidigare avsnitt.

### 7.2.6 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Hänsyn till tidpunkt för införandet bör tas i den bemärkelsen att Polismyndigheterna behöver tid till att genomföra utbildning och förbereda för utökade vägkontroller. Likaså behöver Transportstyrelsen förbereda sig genom att skapa en beredskap för att ta emot och hantera de fastställande av beslut om förskott samt beslut om förbud att fortsätta färden.

### 7.2.7 Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Huvudsyftet med regelförändringen är att införa ett mer effektivt sanktionsmedel och på så sätt öka regelefterlevnaden hos yrkestrafik på väg och därigenom uppnå en mer rättvis och effektiv konkurrens i godstransportbranschen.

#### **Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?**

Samtliga godstransportföretag som bedriver kommersiella godstransporter i Sverige kan beröras, innebärande både svenska och utländska företag.

Det saknas uppgifter om hur omfattande olaga cabotage är. Det är därför inte möjligt att bedöma hur många företag som berörs, hur stora dessa är och inte heller i vilka branscher dessa är verksamma.

De direkt berörda företagen är de utländska transportföretag som utför olaga cabotagetransporter i Sverige. Då regelefterlevnaden ökar, det vill säga olaga cabotage minskar, kan en konsekvens vara att dessa företag höjer sina fraktpriser på huvudtransporten. Övriga transportföretag påverkas indirekt genom förändrade konkurrensvillkor. Dessa övriga företag finns inom hela godstransportbranschen.

Dessutom berörs företag som köper transporter av de transportproducerande företagen. Genom den ökade regelefterlevnaden kan fraktpriserna komma att öka något men det är inte möjligt att bedöma omfattningen.



**Vilken tidsåtgång kan regleringen föra med sig för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?**

Varken företagets tidsåtgång eller administrativa kostnader påverkas i någon nämnvärd omfattning.

**Vilka andra kostnader medför den föreslagna regleringen för företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen?**

De transportföretag som idag bedriver olaga cabotage transporter kommer att drabbas av ökade kostnader i de fall de blir föremål för poliskontroll.

Eftersom sanktionerna ska bli avskräckande, effektiva och proportionella ska förhoppningsvis omfattningen av olaga cabotage minska. Eftersom detta kan medföra att fordon och personal istället tillbringar överskattad tid i landet kan dessa företags genomsnittliga kostnader per transport komma att öka, de totala kostnaderna påverkas däremot inte.

**I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?**

Huvudsyftet med regelförändringen är att öka regelefterlevnaden och påverka konkurrensförhållandena genom att olaglig verksamhet inte bedrivs.

**Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?**

Eftersom olaga cabotage genomförs i samband med väntan på en huvudtransport kan cabotage transporten genomföras till en låg kostnad. Då denna möjlighet försvinner kan därför fraktpriserna komma att öka.

**Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?**

Företagens storlek bör inte påverka lagens utformning

**7.2.8 Övriga konsekvenser, t.ex. miljö, transportpolitiska mål etc.**

Regelförändringen bedöms inte ha några miljökonsekvenser eftersom det i första hand rör sig om förändrade konkurrensvillkor mellan godstransportföretag inom vägtrafiken.

Minskning av cabotageverksamheten kan innebära något ökade fraktpriser vilket kan påverka tillgängligheten negativt.

I övrigt bedöms att ingen märkbar påverkan på transportpolitiska målen kommer att ske.

## 8 Författningskommentar

### Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

#### 7 kap.

##### 3 §

Bestämmelsen innebär att det finns ett bemyndigande i lag för regeringen att föreskriva om sanktionsavgifter.

### Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)

#### 3 a §

Bestämmelsen innebär ett förtydligande av när bevismaterialet som avses i artikel 8 i (EG) nr 1072/2009 ska visas upp för behörig kontrolltjänsteman.

#### 4 §

Ändringen innebär att stadgandet om böter för olaga cabotage tas bort.

#### 5 a §

En ny bestämmelse om sanktionsavgift för olaga cabotage införs.

#### 7 a §

Bestämmelsen innebär bl a att det finns en jämningsmöjlighet av sanktionsavgiftsbeloppet vid prövningen hos Transportstyrelsen. Särskilda skäl skulle kunna föreligga om föraren varit uppenbart försumlig och transportföretaget vidtagit de åtgärder som rimligen kunnat krävas av det.

#### 7 b §

Bestämmelsen innebär att sanktionsavgiften består av ett fast belopp.

#### 7 c §

Bestämmelsen innebär att förskott av sanktionsavgiften alltid ska beslutas.

*7 d §*

Bestämmelsen innebär att polisen alltid i de fall förskottet inte omedelbart betalas, ska besluta om förbud att fortsätta färden, förutom de det föreligger synnerliga skäl. Synnerliga skäl skulle kunna föreligga om det i lasten finns levande djur som riskerar att skadas, eller annars det föreligger fara för liv, hälsa eller miljö. Enbart det förhållandet att lasten är värdefull och riskerar att skadas kan inte anses vara synnerliga skäl. Det ligger i sakens natur att påtryckningsmedlet är just själva stilleståndet för godset och den kostnad för transportören som det i förlängningen innebär.

*7 e §*

Bestämmelsen innehåller förfarandet vid handläggningen av ett beslut om förskott på sanktionsavgiften m.m.

*7 f §*

Bestämmelsen innebär att återbetalning av förskottet ska ske i vissa situationer.

*7 g §*

Bestämmelsen innebär att sanktionsavgifter ska betalas inom en viss tid.

*7 h §*

Bestämmelsen innebär att sanktionsavgiften får drivas in enligt utsökningsbalken.

*7 i §*

Bestämmelsen innebär att det finns en viss bestämd tid under vilken den som det gäller måste få tillfälle att yttra sig och sanktionsavgift bara får påföras i de fallen tiden hållits.

*7 j §*

Bestämmelsen innebär att det finns en preskriptionstid för verkställigheten av sanktionsavgiften.

8 §

Bestämmelsen innebär att vissa beslut enligt de nya bestämmelserna inte får överklagas.

### **Förslag till förordning om ändring i polisförordningen (1998:1558)**

#### **3 kap.**

8 §

Bestämmelsen innebär att det görs tydligt vilka olika befattningar inom polisen som har befogenhet att fatta beslut om förskott för sanktionsavgift.

## **Bilaga 1**

### **REQUEST FOR INFORMATION REGARDING THE CONTENT OF FOREIGN LAW**

#### **EU 28**

##### **Our commission**

On the 30th of May 2013, the Swedish Transport Agency received a government commission to study and present an in-depth analysis regarding regulatory compliance with the regulations that concern commercial traffic on the road (N2013/2816/TE).

One area that is to be analyzed in-depth is the consequences of, by legislation, introducing the possibility for the police to immobilise a vehicle through the use of clamping equipment. The investigation is also to bring forward a national legislative proposal stipulating how clamping can be used as a measure of coercion. Questions about this area can be found in section 1 (one) of the survey part of this document.

Another area to be analyzed is the market/competitive conditions within commercial road transport from a larger perspective, and specific problems relating to cabotage. Also to be investigated is the potential impact introducing a buyer accountability regarding cabotage transports. Questions about this can be found in section 2 (two) of the survey part of this document.

Included in this analysis is an inventory of how other member states has dealt with these issues. Therefore the Swedish Transport Agency is conducting a survey with the following questions:

#### **Survey**

##### **Section 1 – Coercive measures, clamping**

The relevant issue in this case is how the legislation as of today is formed regarding the possibility to apply coercive measures, in order to force in-advance payments or immediate payments. We would also like to know whether or not clamping is used as measure in any way or purpose, and if so, how the legislation formed regarding the matter.

- 1) Do your country's traffic laws enable a decision, by the police or other authority, to prohibit a continued journey?

- 2) Do your country's traffic laws enable the use of coercive measures in order to immobilize and / or enforce in-advance payments or immediate payment in during the control procedure?
- 3) What kind of coercive measures are used and how are the legislative rules stipulated?
- 4) Is clamping (stalling the vehicle) used in any way or purpose?  
If clamping is used as a measure;
  - a) What kind of equipment is used?
  - b) Is the vehicle left at the side of the road or is it transported to another location?
  - c) To what extend is clamping used as a measure?

Please leave contact information to which we can refer back to, regarding the coercive measures and clamping, for possible follow-up questions and clarifications.

## **Section 2– Cabotage and buyer accountability**

### **Cabotage**

- 1) What are the penalties or sanctions for those who conduct cabotage operations in violation of (EC) No 1072/2009?
- 2) How and to what extent is the regulation enforced?
- 3) Has anyone been convicted / sentenced for conducting cabotage operations in violation of (EC) No 1072/2009?
  - a) If yes, how many?
  - b) If not, how come?

### **Buyer accountability**

- 4) Does your legal system stipulate any kind of legal/criminal liability or responsibility for those who buy/hire a transportation of cargo from hauliers conducting cabotage operations in violation of (EC) No 1072/2009?  
If so;
  - a) How is this responsibility stipulated?

- b) How is the follow-up control performed of this responsibility?
  - c) Has there been any one convicted / sentenced for this offence? If not, how come?
- 5) Is there, for anyone intending to hire a haulier, an obligation to inspect whether that haulier has the necessary permits to operate and fulfil their legal obligations as an employer?

If so;

- a) How is this obligation stipulated?
- b) How is the follow-up control performed of this obligation?
- c) Is there a legal/criminal liability or responsibility for this obligation?
- d) Has there been anyone convicted / sentenced for this offence? If not, how come?

Please leave contact information to which we can refer back to, regarding competitive conditions, cabotage and buyer accountability, for possible follow-up questions and clarifications.

**Your answer**

Quick response with your answers to the presented questions is much appreciated, preferable within 14 days and/or before November 18<sup>th</sup>.

Med vänlig hälsning