

# POINT!

## UNDERSÖKNING ANGÅENDE TILLSTÅND ATT BEDRIVA YRKESMÄSSIG TRAFIK

Rapport, juni 2022

# BAKGRUND OCH SYFTE

Regeringen har givit Transportstyrelsen i uppdrag att analysera och föreslå vilka ytterligare krav som bör ställas på ett företag som bedriver eller har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige när det gäller krav på etablering.

I analysen ska en kartläggning av svenska transportföretags verksamhet i relation till det krav på etablering som anges i artikel 5 i 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 ingå. Transportstyrelsen ska även göra en internationell utblick om vilka krav på etablering som har införts i andra av EU:s medlemsstater.

Utgångspunkt i analysen ska vara att främja konkurrens på likartade villkor och goda arbetsvillkor för förare genom motverkandet av brevlådeföretag. I analysen ska Transportstyrelsen också beakta och redovisa reglernas påverkan på företagets tillväxt, konkurrenskraft samt innovations och omställningsförmåga.

Transportstyrelsen ska lämna författningsförslag samt redovisa en konsekvensanalys av dessa i enlighet med 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Transportstyrelsen ska vid uppdragets genomförande ge arbetsmarknadens parter, branschorganisationer och berörda myndigheter möjlighet att lämna synpunkter. I de fall föreslagna förändringar eller kompletteringar berör andra myndigheters ansvarsområden ska förslagen vara gemensamt framtagna av berörda myndigheter.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 1 december 2022.

Transportstyrelsen har, för att få ett underlag för sin redovisning, låtit Point genomföra en undersökning gentemot företag som idag har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige. Särskilt fokus för den aktuella undersökningen är att få kunskap kring i vilken mån företagen uppfyller de frivilliga kraven i artikel 5.2 rörande exempelvis kvalificerad administrativ personal (se nästa sida). Undersökningen innehåller även en kartläggning om vilka krav på etablering som har införts i andra medlemsstater i EU.

# VILLKOR RÖRANDE ETABLERINGSKRAVET

Artikel 5: Villkor rörande etableringskravet

1. För att uppfylla kravet i artikel 3.1 a ska företaget i etableringsmedlemsstaten:

- a) förfoga över lokaler där det har tillgång till sin centrala företagsinformation i original, antingen elektroniskt eller i annan form, särskilt sina transportavtal, handlingar rörande fordon som företaget förfogar över, räkenskaper, personalhandlingar, anställningsavtal, socialförsäkringshandlingar, handlingar som innehåller uppgifter om utsändning och utstationering av förare, handlingar som innehåller uppgifter om cabotage, kör- och vilotider samt övriga handlingar som den behöriga myndigheten måste ha tillgång till för att kunna kontrollera att företaget uppfyller villkoren enligt denna förordning,
- b) organisera sin fordonsparks verksamhet på ett sådant sätt att det säkerställs att fordon som företaget förfogar över och som används vid internationella transporter återvänder till ett av driftscentrumen i den medlemsstaten senast inom åtta veckor efter avfärden,
- c) vara registrerat i företagsregister i den medlemsstaten eller i ett liknande register när detta krävs enligt nationell rätt,
- d) vara föremål för inkomstskatt och, när detta krävs enligt nationell rätt, ha tilldelats ett giltigt registreringsnummer för mervärdesskatt,

- e. så snart tillstånd beviljats, i egenskap av ägare eller till exempel i kraft av hyrköps-, hyres- eller leasingavtal, förfoga över ett eller flera fordon som är registrerade eller tagna i bruk och godkända för användning i enlighet med den medlemsstatens lagstiftning,
- f. effektivt och kontinuerligt bedriva sin administrativa och kommersiella verksamhet med lämplig utrustning och lämpliga hjälpmedel i sådana lokaler som anges i led a, belägna i den medlemsstaten, och effektivt och kontinuerligt förvalta sina transporter och därvid använda de fordon som avses i led g med lämplig teknisk utrustning belägen i den medlemsstaten,
- g. fortlöpande och regelbundet förfoga över ett antal fordon som uppfyller villkoren i led e samt förare som normalt är stationerade vid ett driftscentrum i den medlemsstaten, i båda fallen i ett antal som står i proportion till företagets transportvolym.

**2. Utöver de krav som fastställs i punkt 1 får medlemsstaterna kräva att ett företag i etableringsmedlemsstaten:**

- a. **i proportion till storleken på företagets verksamhet har vederbörligen kvalificerad administrativ personal i lokalerna eller att den trafikansvarige kan nås under vanlig kontorstid,**
- b. **i proportion till storleken på företagets verksamhet har verksamhetsanknuten infrastruktur, utöver den tekniska utrustning som avses i punkt 1 f, på den medlemsstatens territorium, inklusive ett kontor som är öppet under vanlig kontorstid."**

**RESULTAT**

**POINT!**

# **GODS- OCH BUSSFÖRETAG I SVERIGE**

**POINT!**

# TILLVÄGAGÅNGSSÄTT: SVERIGE

## Målpopulation

Målpopulation är de ca 17 200 företag som idag har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik i Sverige. Målgruppen består huvudsakligen av godsföretag, men även ca 600 bussföretag.

## Datainsamlingsmetod

För att kunna hitta rätt person på företaget, samt att få bästa möjliga svarsfrekvens, genomfördes datainsamlingen med hjälp av telefonintervjuer. Intervjuer genomfördes huvudsakligen med trafikansvarig eller vd.

## Urvalsstorlek och urvalsmetodik

Transportstyrelsen tog fram urval av företag (företagsnamn, organisationsnummer, adressuppgifter och antal anmälda fordon). Point ansvarade för att matcha på kontaktuppgifter till företagen.

Totalt genomfördes 307 intervjuer. Intervjuerna kvoterades över tre storleksklasser efter antal anmälda fordon, företag med:

- 1–4 fordon
- 5–14 fordon
- 15 eller fler fordon.

Företag med tillstånd, men utan anmälda fordon exkluderades från urvalet.

Intervjuerna kvoterades även på buss-, respektive godsföretag, så att 75 intervjuer genomfördes med bussföretag och 232 med godsföretag. Se vidare tabell nästa sida.

# POPULATION OCH URVAL

POPULATION	Totalt antal	Totalt %	Gods antal	Gods %	Buss antal	Buss %
1–4 fordon	12 618	78,12 %	12 271	78,92 %	347	57,45 %
5–14 fordon	2 528	15,65 %	2 379	15,30 %	149	24,67 %
15+ fordon	1 007	6,23 %	899	5,78 %	108	17,88 %
<b>SUMMA</b>	<b>16 153</b>	<b>100 %</b>	<b>15 549</b>	<b>100 %</b>	<b>604</b>	<b>100 %</b>

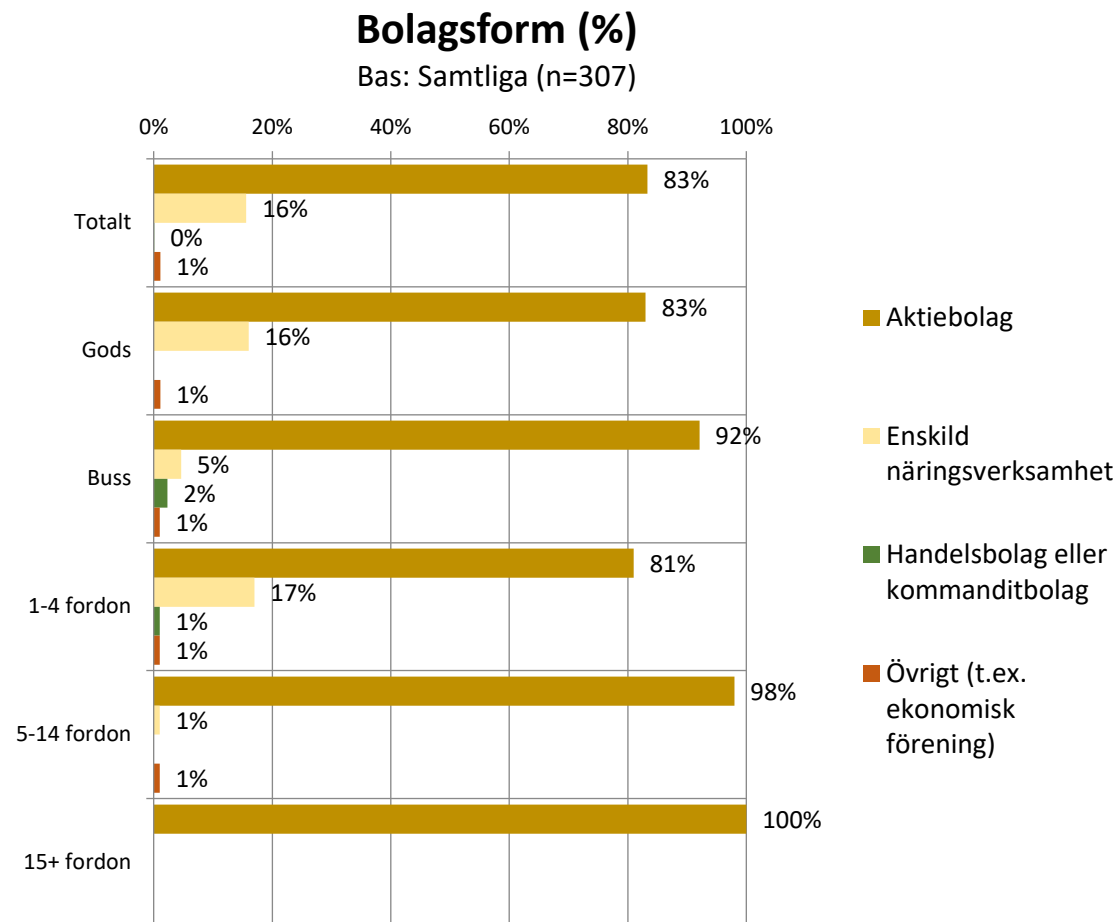
INTERVJUER	Totalt int.	Totalt %	Gods int.	Gods %	Buss int.	Buss %
1–4 fordon	100	32,57 %	75	32,33	25	33,33
5–14 fordon	100	32,57 %	75	32,33	25	30,67
15+ fordon	107	34,85 %	82	35,34	25	36,00
<b>SUMMA</b>	<b>307</b>	<b>100 %</b>	<b>232</b>	<b>100 %</b>	<b>75</b>	<b>100 %</b>

- Tabellerna till vänster visar fördelningen över buss- och gods företag, samt olika storleksklasser i populationen efter antal anmälda fordon – samt i form av genomförda intervjuer.
- Resultaten som redovisas i rapporten – på totalnivå och för buss- respektive gods företag – har viktats för att spegla den verkliga fördelningen i populationen, då ett oproportionerligt antal intervjuer genomfördes med bussföretag och företag med fem eller fler fordon, för att kunna särredovisa resultaten på dessa delgrupper.

# HUVUDSAKLIGEN AKTIEBOLAG

De allra flesta företagen är aktiebolag.

Bland de mindre godsföretagen finns en betydande andel företag som drivs som enskild näringsverksamhet.

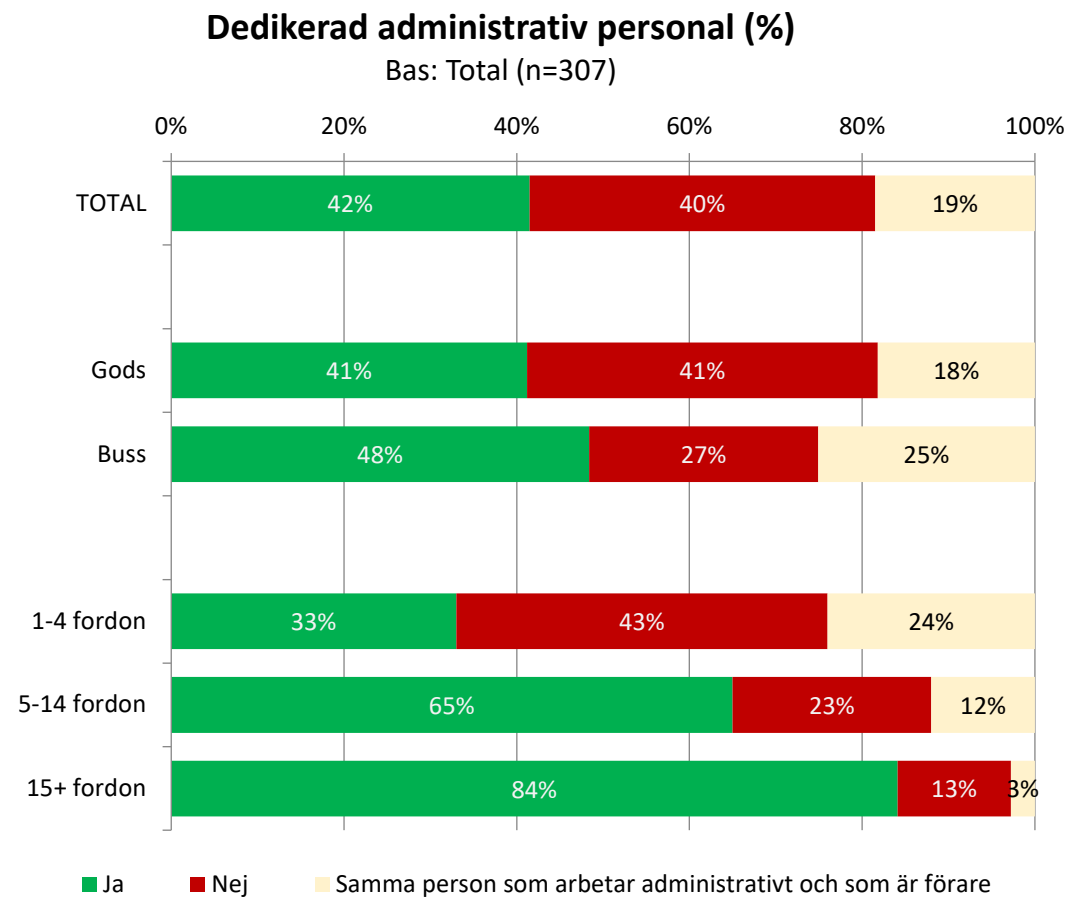




# MÅNGA SAKNAR DEDIKERAD ADMINISTRATIV PERSONAL

Drygt 40 procent av företagen har dedikerad administrativ personal anställd och ungefär lika många saknar administrativ personal. Knappt var femte uppger att samma personal som är förare också arbetar administrativt.

Bland mindre företag med 1-4 fordon är andelen lägre, medan de flesta större företag har dedikerad administrativ personal anställd.



Fråga: Är någon av de anställda administrativ personal?

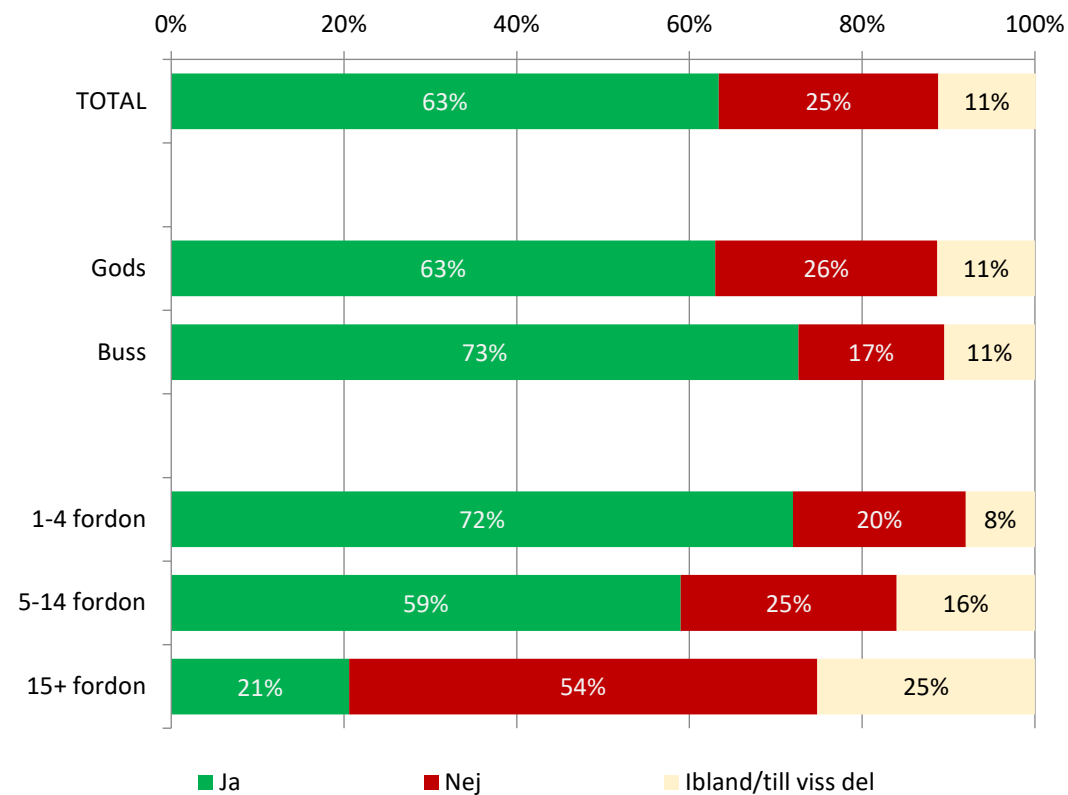
# TRAFIKANSVARIG ARBETAR OFTA SOM FÖRARE

På två av tre företag arbetar den trafikansvarige även som förare.

Den höga andelen beror på att en stor andel av företagen är små företag. På företag med 15 fordon eller mer är arrangemanget ovanligare.

## Om den trafikansvarig arbetar som förare (%)

Bas: Total (n=307)

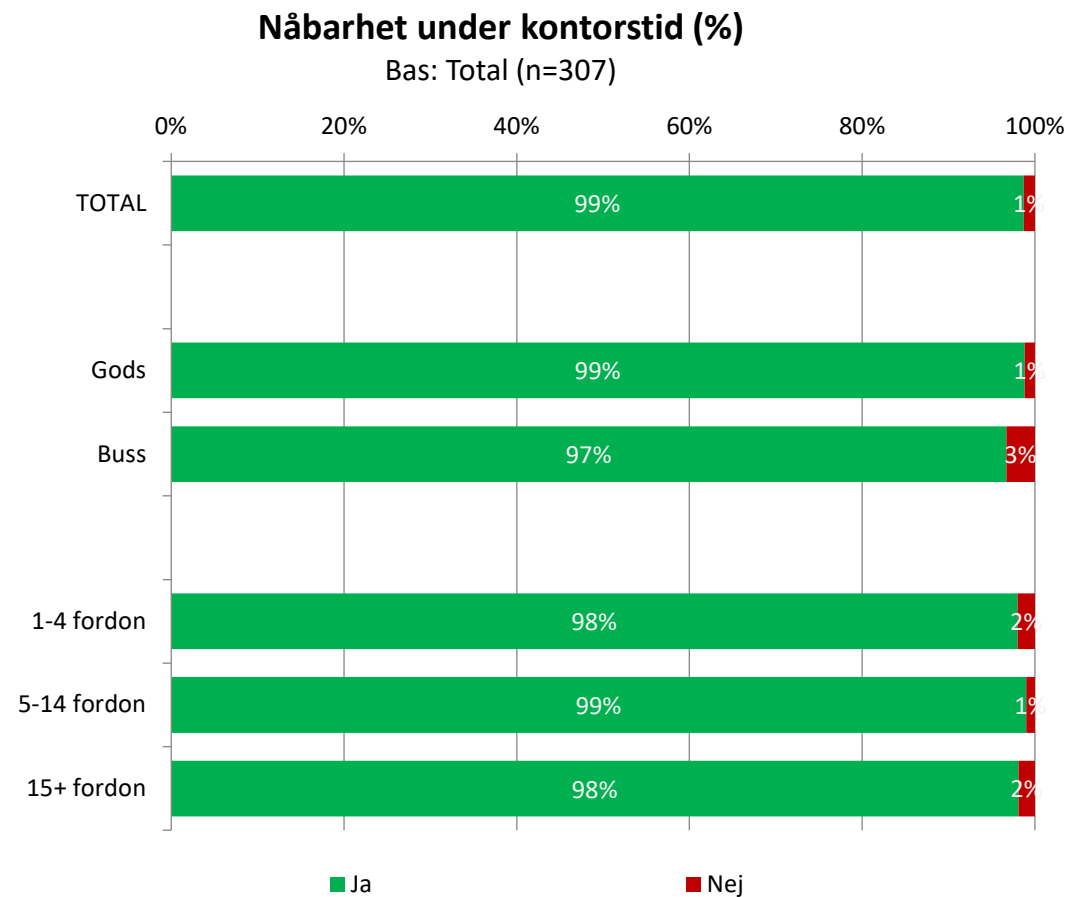


Fråga: Arbetar den trafikansvarige på företaget även som förare?

# DEN TRAFIKANSVARIGE KAN NÅS PÅ KONTORSTID

På de allra flesta företag – oavsett storlek – kan den trafikansvarige normalt sett nås under vanlig kontorstid, det vill säga under dagtid helgfria vardagar.

Det fåtal företag där trafikansvarige inte kan nås svarar att det beror på att hen även arbetar som förare.



Fråga: Kan den trafikansvarige normalt sett nås under vanlig kontorstid, det vill säga under dagtid helgfria vardagar?

# FLERA KONTAKTVÄGAR TILL DEN TRAFIKANSVARIGE

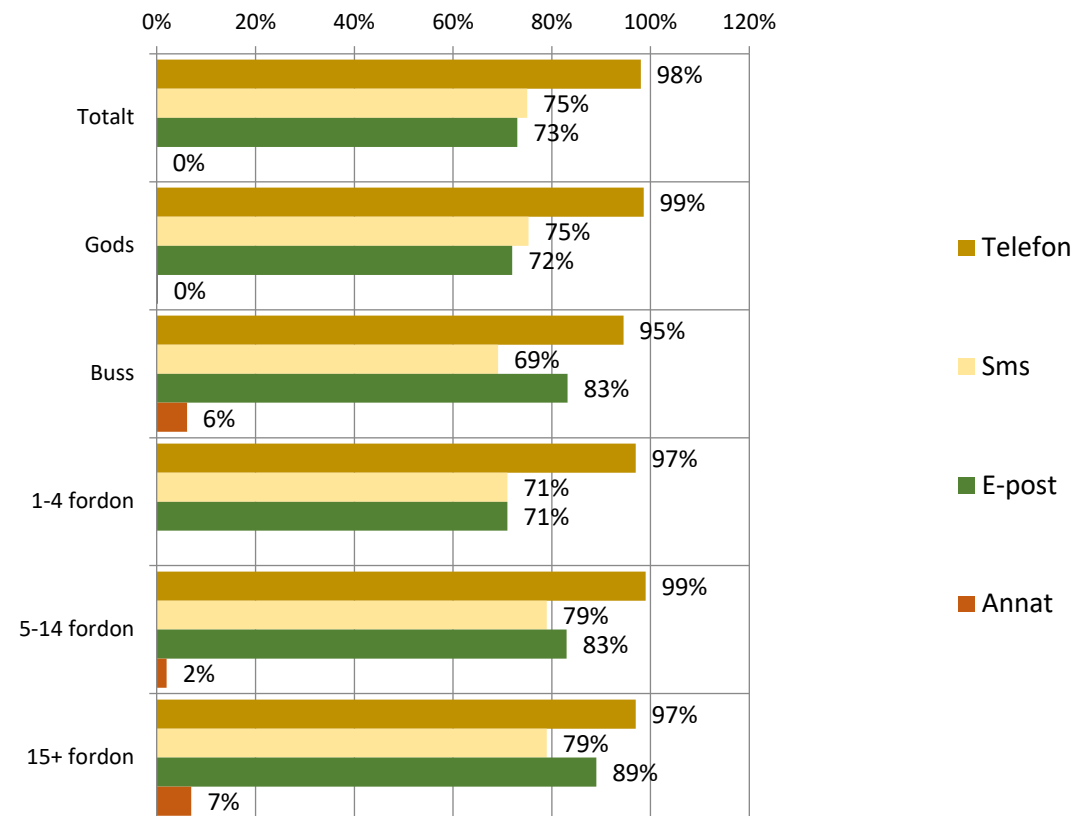
Under kontorstid kan den trafikansvarige normalt nås på telefon.

På de flesta företag fungerar även sms eller e-post som kontaktväg.

De företag som svarar annat syftar oftast på personligt besök i lokalerna.

## Kontaktvägar till trafikansvarig (%)

Bas: Kan nås under kontorstid (n=302)



Fråga: Hur kan den trafikansvarige nås under vanlig kontorstid?  
INT: Flera svarsalternativ är möjliga.

# OLIKA LOKALARRANGEMANG

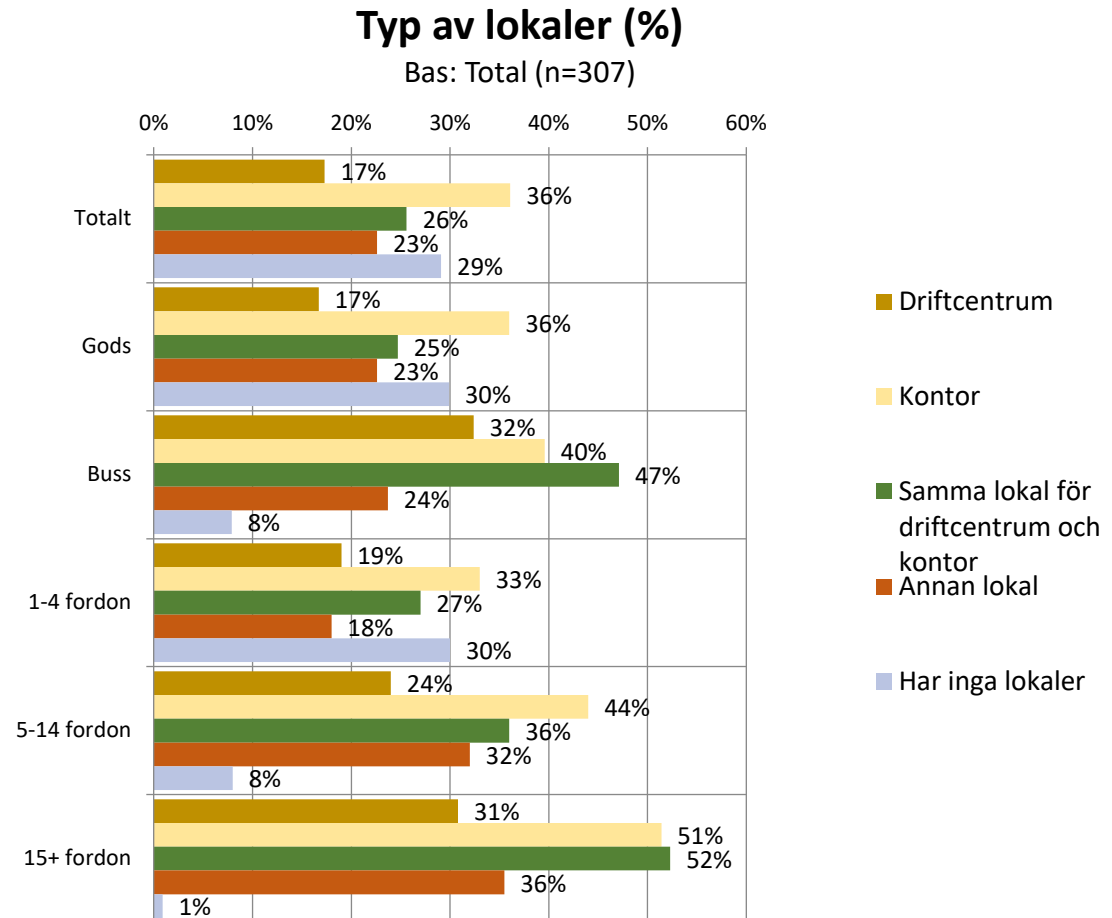
Det är stor variation på hur företagen organiserar sina lokaler.

Endast 17 procent har ett dedikerat driftscentrum och en dryg tredjedel ett separat kontor.

Var fjärde företag kombinerar driftscentrum och kontor i samma lokal.

Andra lokaler är ofta verkstad, garage eller uppställningsplats.

Företag som saknar lokaler är framför allt mindre företag med få anställda, huvudsakligen inom gods.

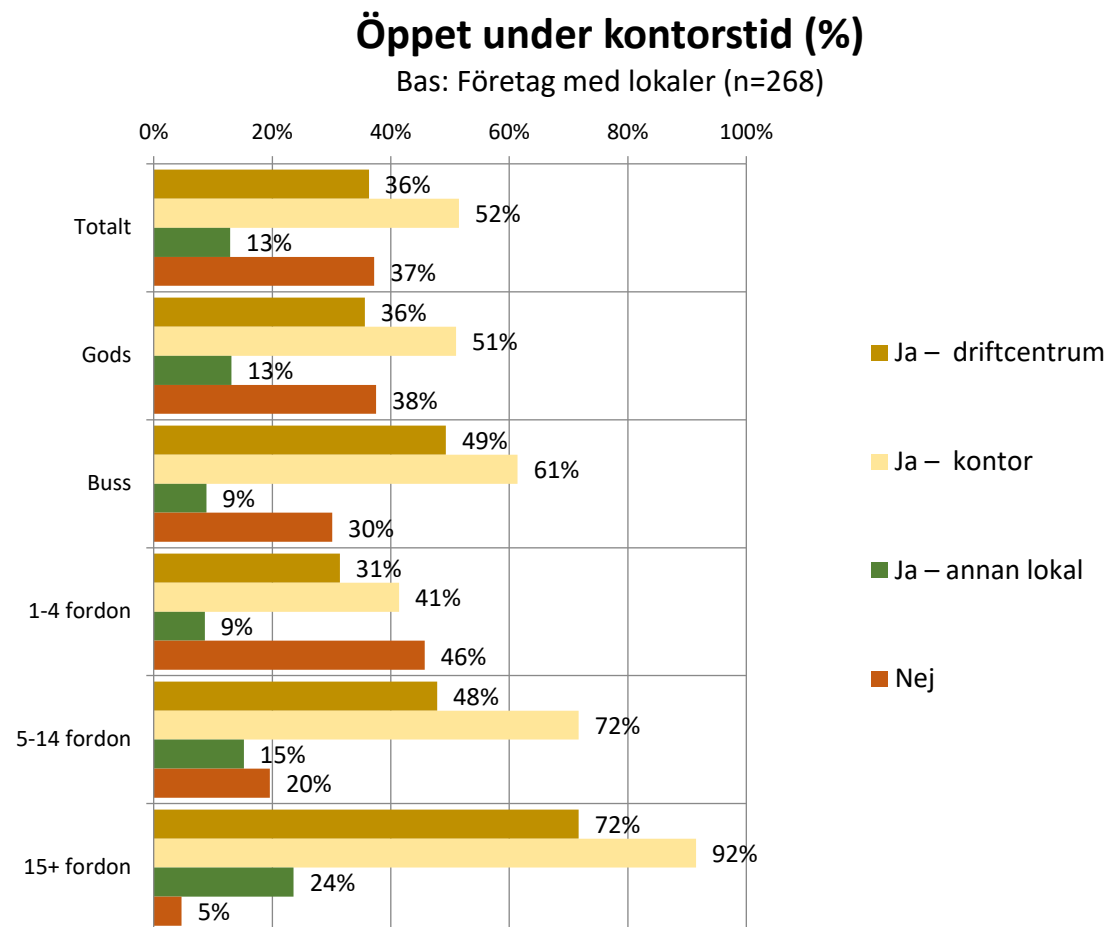


Fråga: Vilken typ av lokaler har företaget?  
INT: Flera svarsalternativ är möjliga.

# ÖPPETTIDER BEROR PÅ FÖRETAGETS STORLEK

Öppettiderna beror mycket på företagets storlek. De större företagen med 15 eller fler fordon har oftast ett öppet kontor under kontorstid – och i de flesta fall även driftscentrum.

De mindre företagen har inte i samma utsträckning möjligt att hålla lokalerna öppna under kontorstid.



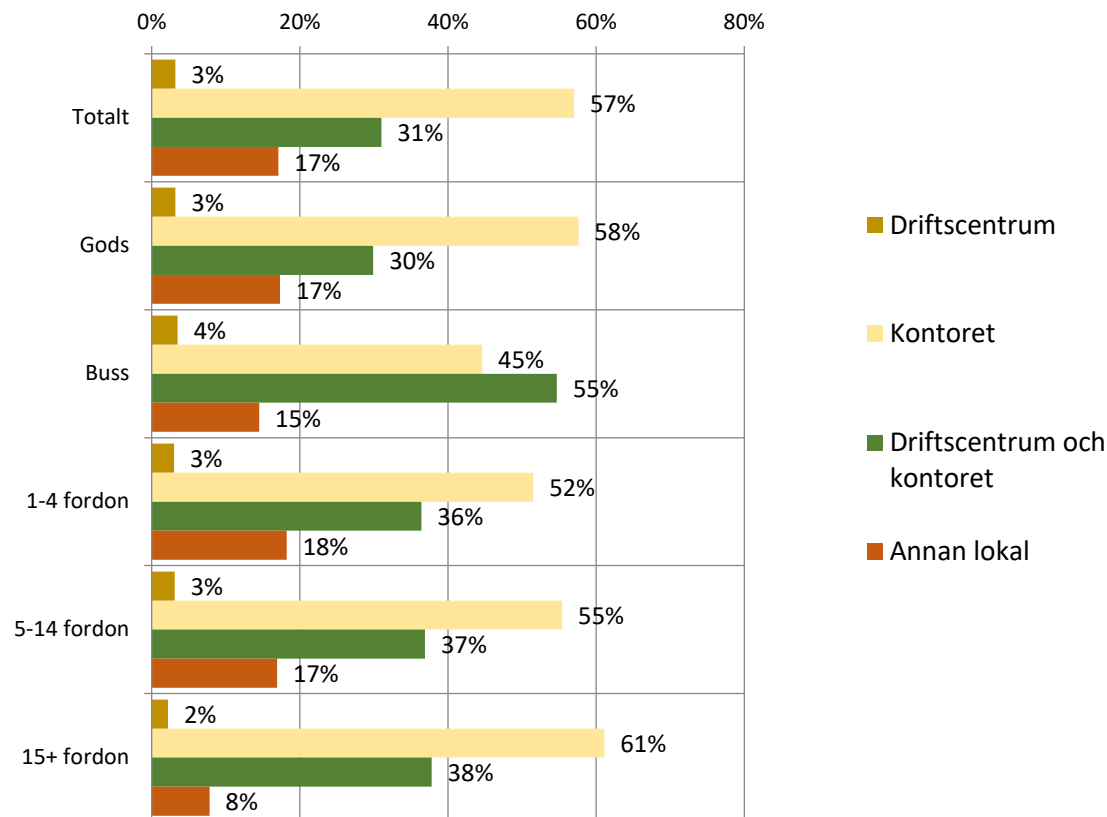
# ADMINISTRATIV PERSONAL JOBBAR OFTAST PÅ KONTOR

Den administrativa personalen sitter oftast på ett dedikerat kontor, eller för en tredjedel av företag i en lokal som är kombinerat kontor och driftscentrum.

Annan lokal innebär oftast att man arbetar hemifrån.

## Placering av administrativ personal (%)

Bas: Företag med adm. personal (n=188)



Fråga: I vilken av lokalerna finns den administrativa personalen?

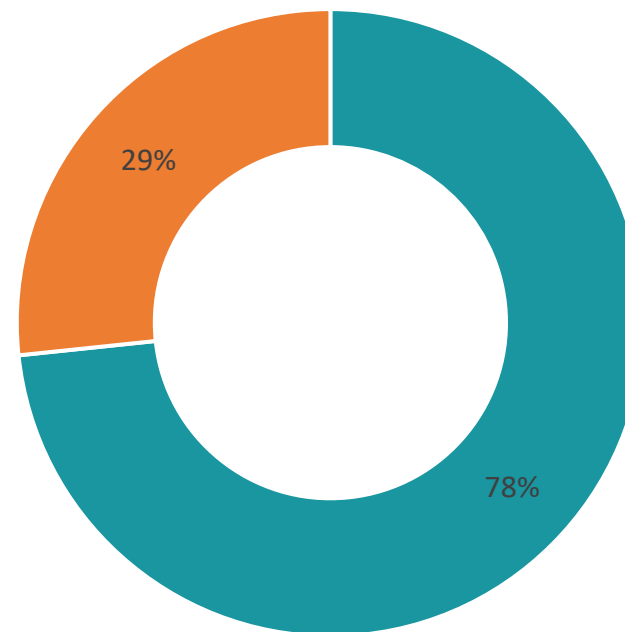
# SMÅFÖRETAG UTGÅR OFTA FRÅN BOSTADEN

För de företag som inte har egna lokaler utgår fordonen oftast från ägarens bostad, där även företagets handlingar förvaras.

Dessa företag är huvudsakligen gods företag med 1–4 fordon.

## Arrangemang, utan lokaler (%)

Bas: Företag som ej har lokaler (n=39)



■ Förarens/ägarens/ trafikansvariges bostad ■ Annat

Fråga: Varifrån utgår fordonen och var sparas företagets handlingar?



# OFTAST PARKERING VID DRIFTSCENTRUM

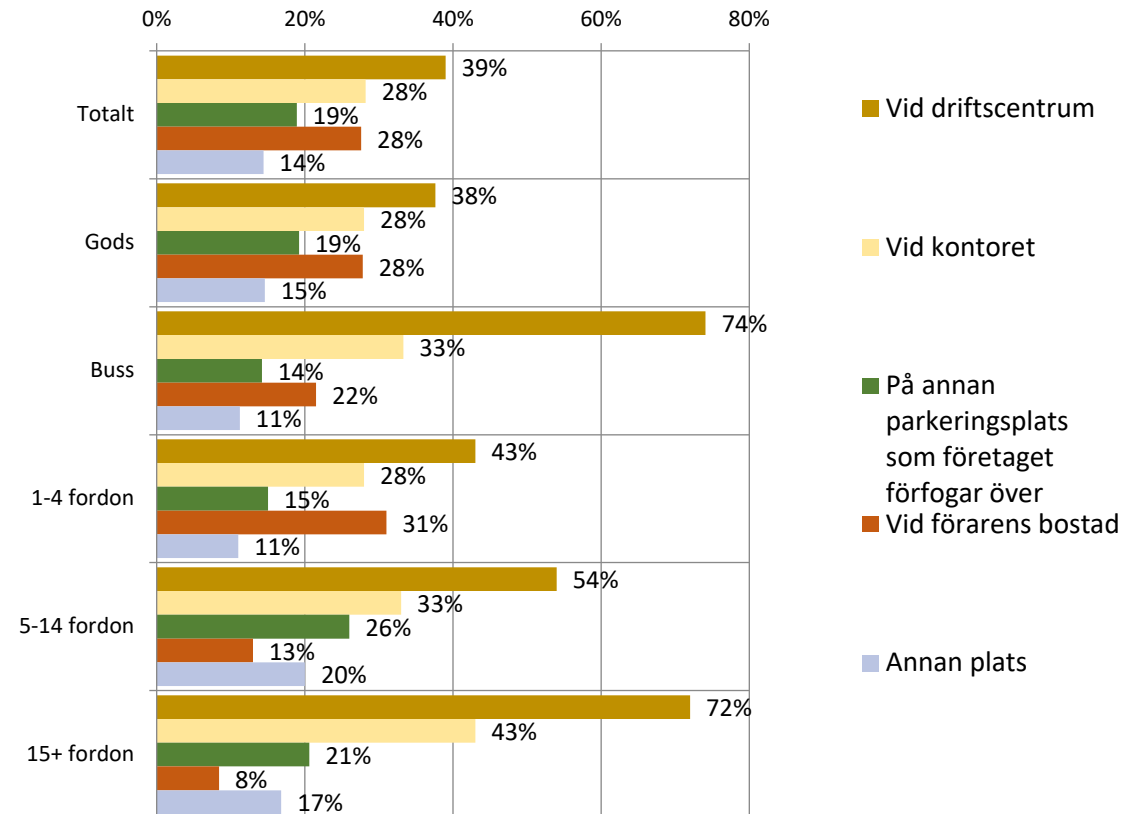
Det vanligaste är att fordonen parkeras vid driftscentrum, framför allt hos de större företagen.

Runt var femte företag har en annan parkeringsplats som företaget förfogar över – som inte finns vid kontor eller driftscentrum.

De som svarar annan plats syftar oftast på uppställningsplats, följt av garage.

## Var fordonen parkeras (%)

Bas: Total (n=307)



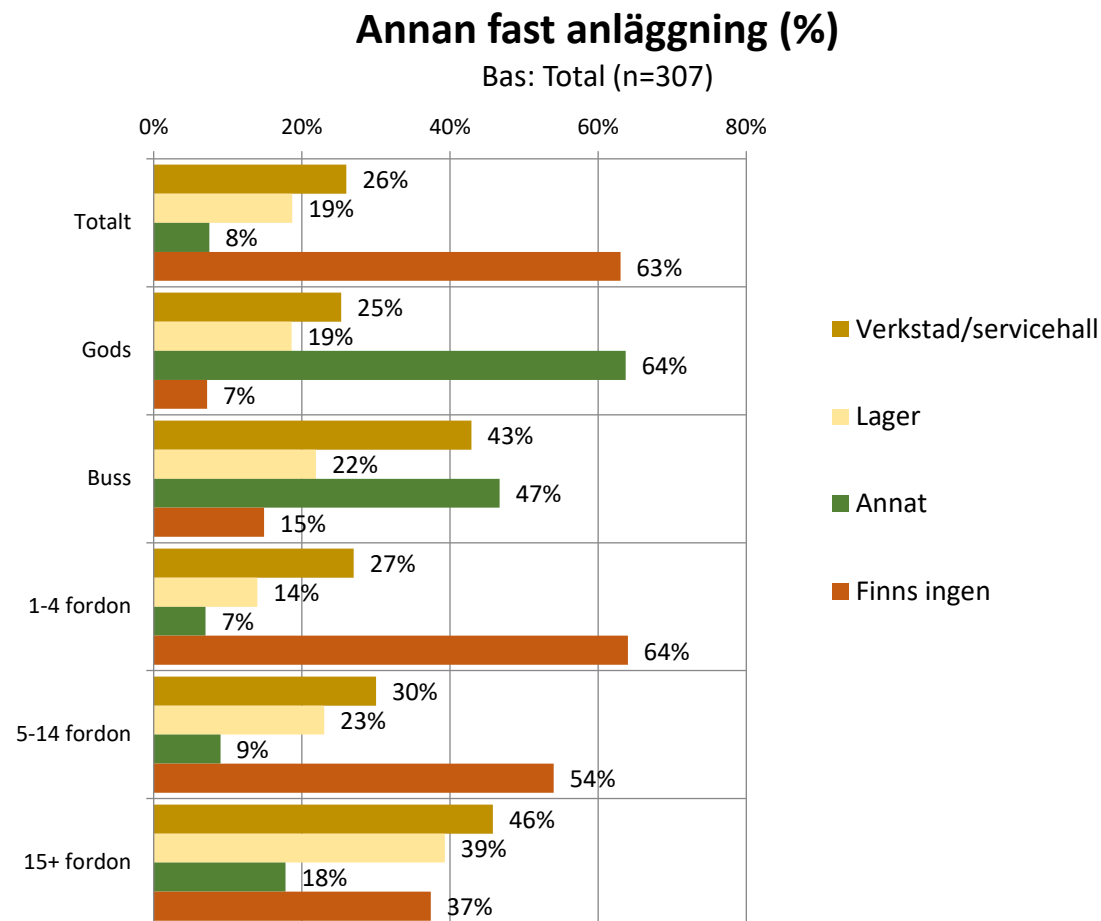
Fråga: Var parkeras fordonen mellan transportuppdragen, dvs. när fordonen kommer "hem"? Med fordon avses fordon anmält i yrkesmässig trafik.  
INT: Flera svarsalternativ är möjliga.

# DRYGT VAR TREDJE HAR FLER FASTA ANLÄGGNINGAR

Sett över alla företag har de flesta inga ytterligare fasta anläggningar – eftersom de flesta är små företag med 1–4 fordon.

Bland de större företagen, med 15 eller fler fordon har 46 procent en verkstad/servicehall och 39 procent en lagerlokal.

Annat avser oftast garage, följt av tvätthall.



Fråga: Vilken annan fast anläggning, än lokaler, fordon och parkeringsplats, finns det?

# TILLÄMPNING I ANDRA EU-LÄNDER

**POINT!**

# TILLVÄGAGÅNGSSÄTT: ANDRA EU-LÄNDER

## Målpopulation

Övriga medlemsstaters representanter i EU:s vägtransportkommitté, samt Norge.

De aktuella länderna är Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

## Urvalsstorlek och urvalsmetodik

Transportstyrelsen tog fram kontaktuppgifter i form av namn och e-postadresser till representanterna.

Totalt svarade 16 länder på enkäten, varav 13 länder svarade på samtliga frågor och tre på delar av frågorna.

## Datainsamlingsmetod

Datainsamlingen genomfördes genom digitala enkäter, som tillsammans med ett e-brev som förklarade syftet med frågorna skickades till representanterna. Möjlighet fanns för dem att hänvisa frågorna till någon annan person, som då kommer kontaktas istället.

Vid uteblivet svar skickades först två påminnelser ut, därefter skickades enkäten även ut till alternativa e-postadresser, även till dessa gick påminnelser.

Enkäten genomfördes på engelska.

# ARTIKEL 5.2.a

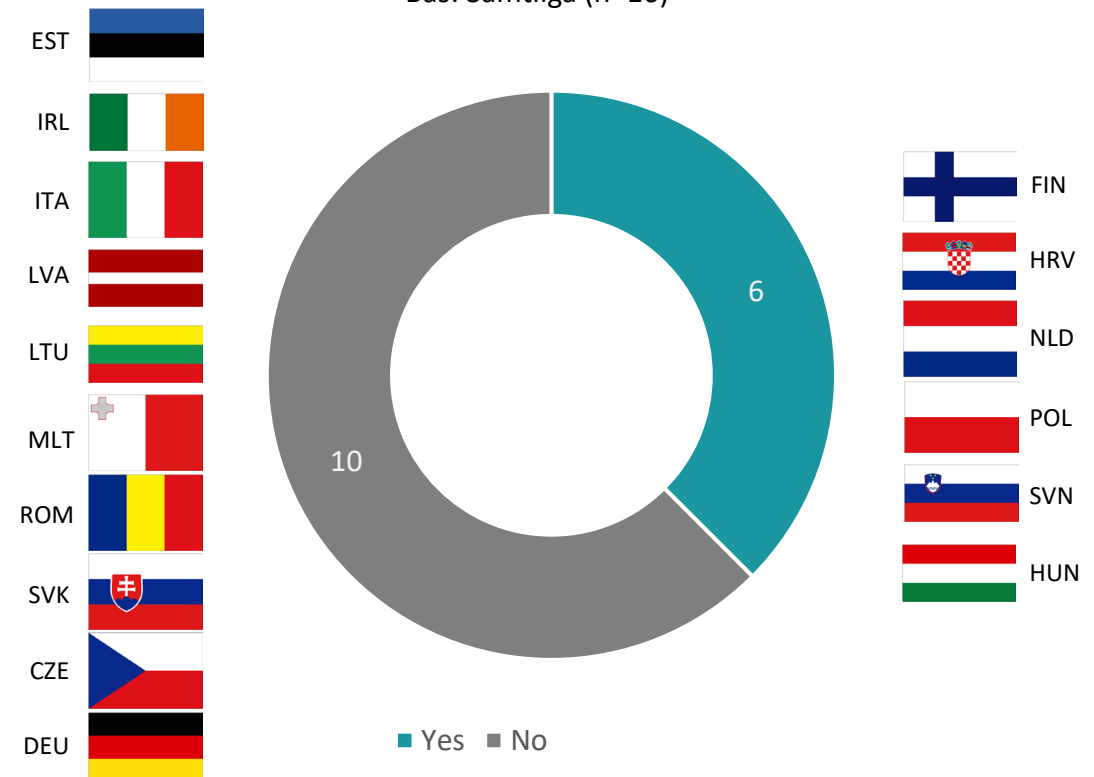
Av de 16 länder som svarat på frågan har sex antagit artikel 5.2.a.

Fyra av de sex länderna svarar på frågan vilka krav de antagit, av dessa svarar:

- Polen: "Duly qualified administrative personnel at the premises"
- Slovenien: "The transport manager reachable during customary business hour"
- Finland: Other - "It is based on the text in the act directly. The premises, company id and an address."
- Ungern: Other (ospecificerat)

## Antagit artikel 5.2.a (antal)

Bas: Samtliga (n=16)



Fråga: Have you adopted, or are you in the process of adopting, the requirements in article 5.2.a?

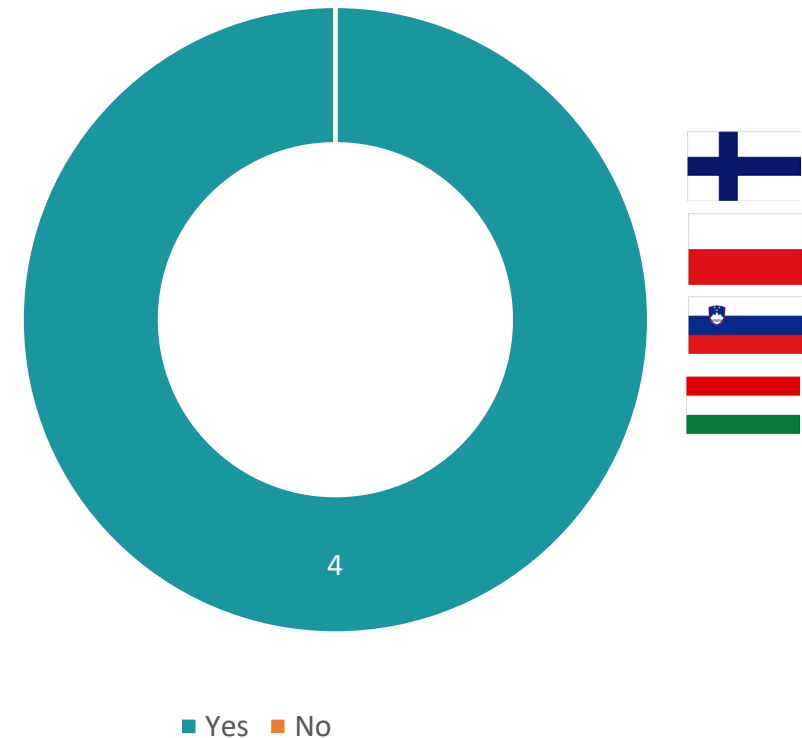
## 5.2.a: SAMMA KRAV

Av de fyra länder som svarat att de antagit artikel 5.2.a och svarat på de följande frågorna i enkäten svarar samtliga fyra att:

- "All undertakings are required to fulfill the same requirement"

### 5.2.a: Samma krav (antal)

Bas: Samtliga (n=4)



Fråga: Are all undertakings required to fulfill the same requirement?

# BERÄTTANDE SVAR: WHAT DO THE UNDERTAKINGS HAVE TO DO TO COMPLY WITH THE NATIONAL REQUIREMENT?

- Finland: They have to have a company status. Company id is the proof of this. And to this end it is easier to make sure the efficient establishment and that all the legal requirements set for the companies are met ( taxes, insurance etc.)
- Slovenien: Regarding Article 5.2 of Regulation 1071/2009 are in Slovenia implemented the following matters.

At least one employee must be present during the company's business hours at the company's premises at the registered office of the company or branch or business unit. The company's office hours are set on working days between 7 am and 5 pm and last for at least 6 hours a day.

- (forts.) If the company does not have more than 5 vehicles, the transport manager or director must be available by phone during office hours and in case of control in the company respond in accordance with the instructions of the control authority and in case of order of the control authority to arrive at the company's headquarters. The company publishes office hours in a visible place at the entrance to the premises or on its mailbox, if the company is headquartered in a multi-apartment building. The company shall keep on its premises business records, in particular all accounting documents, personnel documents, time and rest records and other documents related to the eligibility for a Community license.

The premises must have at least the following equipment: - Basic communication equipment (at least internet connection and telephone, personal computer or workstation). - Office equipment (at least office furniture for each employee).

# BERÄTTANDE SVAR: HOW DID YOU ARRIVE AT YOUR DECISION TO IMPLEMENT THE REQUIREMENTS?

- Finland: The prevention of shadow economics and letter-box companies are the key elements of providing common and solid base for the market competition in a transport sector.
- Slovenien: On the proposal of transport undertaking.



## 5.2.a: INFÖRT KRAVEN

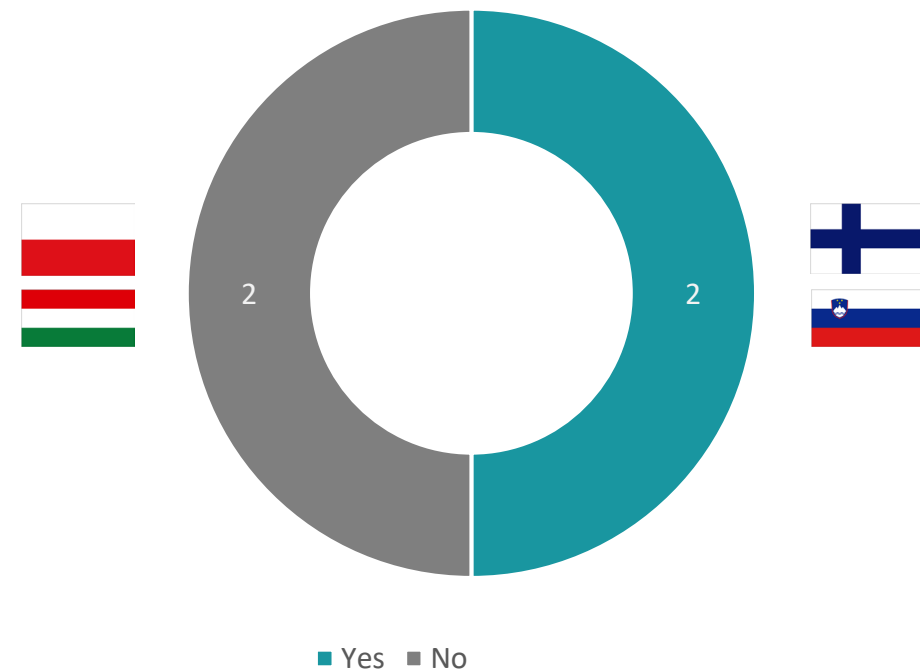
Två av fyra länder som svarar har redan infört kraven, medan två inte har det.

Slovenien har som enda land bifogat länk till sin lagstiftning:

<http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV7933>  
(Articles 21b and 21c.)

### 5.2.a: Infört kraven (antal)

Bas: Samtliga (n=4)



Fråga: Are the requirements already adopted?

# BERÄTTANDE SVAR: HOW DID YOU ARRIVE AT YOUR DECISION NOT TO IMPLEMENT THE REQUIREMENTS (5.2.a)?



There is no need. In the age of digitalization, requiring the presence of "duly qualified administrative personnel at the premises or the transport manager reachable during customary business hours" seems unjustified. Firstly, it is not possible to require a company to have mandatory business hours, such a condition is also completely unfeasible for self-employed drivers and hardly feasible for SMEs, for whom it only means additional administrative burden.



Requirements in article 5.1 are sufficient. Transport manager is already covered by the article 4.



Decision has not been taken finally.



Following scrutiny of the revised mandatory conditions relating to the requirement of establishment specified in Article 5(1) it was decided that IE would not opt in to Art5(2) at this time.



The appropriateness of such a choice will be evaluated in some time.



Article 5.1 already have enough criteria.



It was decision of Ministry of Transport and Communication. For more information you can contact [aleksandras.stupenko@sumin.lt](mailto:aleksandras.stupenko@sumin.lt)



Not deemed to be necessary to impose these requirements as local hauliers already comply with these requirements.



It is possibility of the member state for this reason we decided mainly due to administrative burdens.

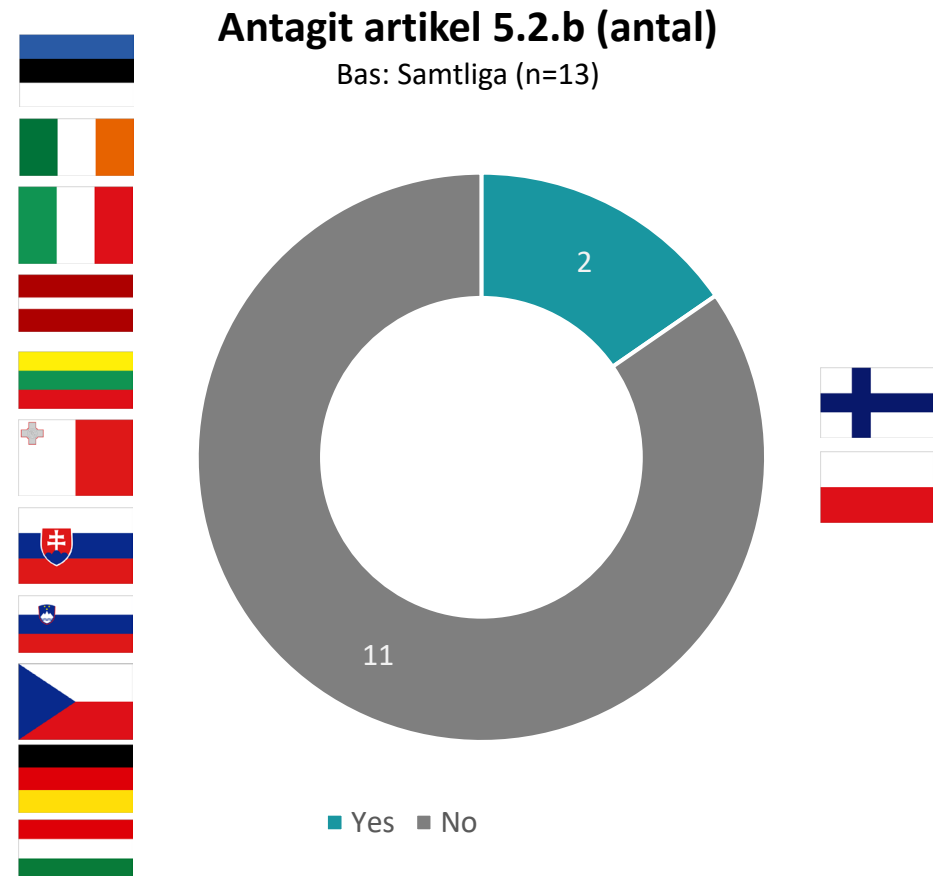
# ARTIKEL 5.2.b

Av 13 svarande länder har endast två antagit artikel 5.2.b.

På frågan vilka krav de antagit svarar de två länderna:

- Finland/Polen: Operational infrastructure,
- Ingen: An office which is open during customary business hours.

På frågan "what operational infrastructure" is required svarar Finland: Premises, company -id, address and vehicle(s) registered in a country of establishment. Polen har inte svarat på frågan.



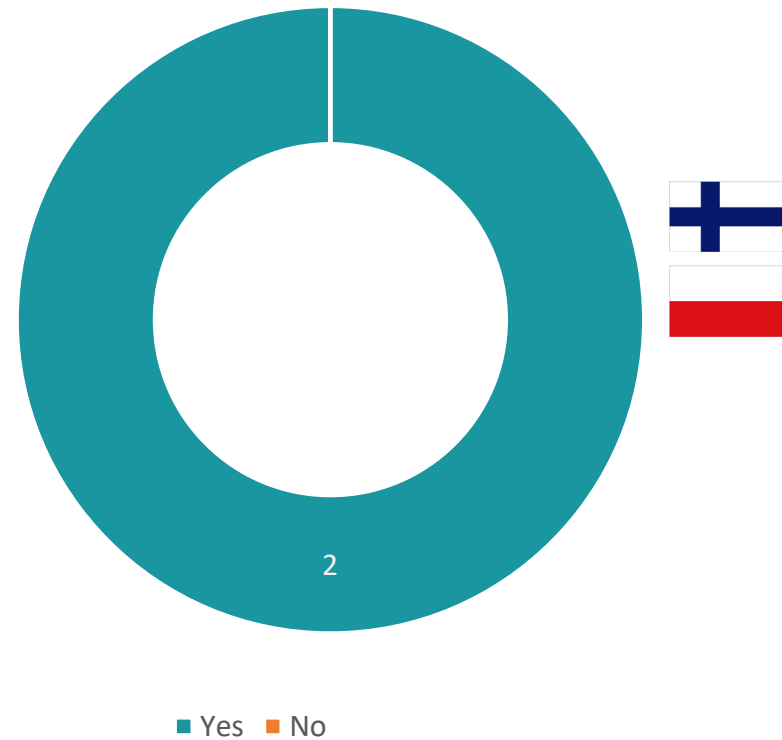
Fråga: Have you adopted, or are you in the process of adopting, the requirements in article 5.2.b?

## 5.2.b: SAMMA KRAV

De båda länderna svarar att "all undertakings are required to fulfill the same requirements".

### 5.2.b: Samma krav (antal)

Bas: Samtliga (n=2)



Fråga: Are all undertakings required to fulfill the same requirements?

# BERÄTTANDE SVAR: WHAT DO THE UNDERTAKINGS HAVE TO DO? / HOW DID YOU ARRIVE AT YOUR DECISION?

*What do the undertakings have to do to comply with the national requirements?*

Finland: In addition what was pointed out in 5.2a, the vehicle registered in a country of establishment and to the company that is community license holder.

*How did you arrive at your decision to implement the requirements?*

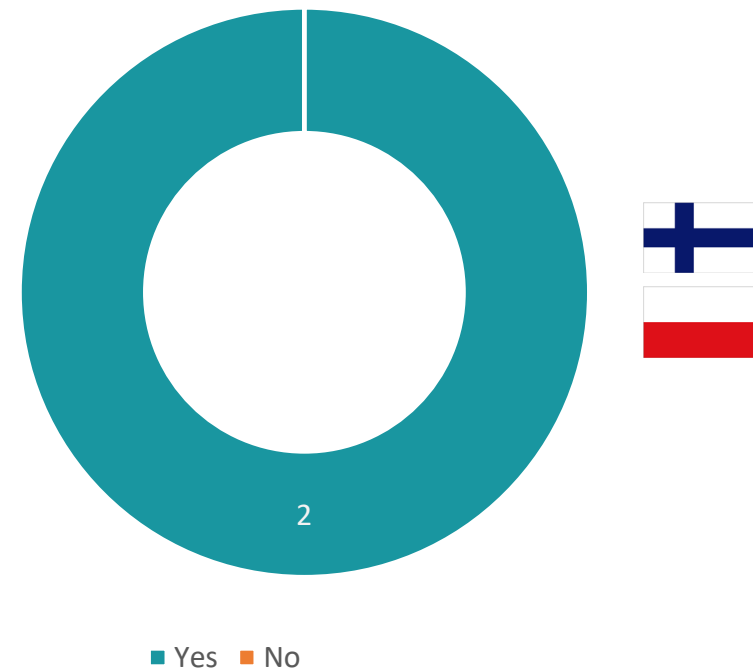
Finland: A vehicle registered to the transport company is a key element of efficient establishment and also key part of controlling measures regarding tax legislation, bookkeeping etc.

## 5.2.b: INFÖRT KRAVEN

Båda länderna som svarar har redan infört kraven

### 5.2.b: Infört kraven (antal)

Bas: Samtliga (n=2)



Fråga: Are the requirements already adopted?

# BERÄTTANDE SVAR: HOW DID YOU ARRIVE AT YOUR DECISION NOT TO IMPLEMENT THE REQUIREMENTS (5.2.b)?



Not yet adopted.



See previous answer (5.2.a). Why would a self-employed driver or a transport company need an office with business hours in the digital age? On one hand, we are pushing through complete digitalization and on the other hand we are making it compulsory to have offices and opening hours when the company itself does not consider it necessary?



There is no need for extra bureaucracy, point is sufficiently covered by art 5.1(f).



Decision has not been taken finally.



Same answer as previous question (5.2.a).



Our opinion is that to adopt these requirements it is necessary to make all the data available in our electronic system. To this end, we must make all necessary agreements with the entities that hold the data.



Article 5.1 already have enough criteria.



It was decision of Ministry of Transport and Communication. For more information you can contact [aleksandras.stupenko@sumin.lt](mailto:aleksandras.stupenko@sumin.lt)



Same as for 5.2.a.



It is possibility of the Member state for this reason we decided mainly due to administrative burdens.

# POINT!

---

Undersökning angående tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik

Projektledare: Markus Lagerqvist

Datum: 2022-08-04

Version: 3

Uppdragsgivare: Transportstyrelsen

Kontaktperson: Maria Åkerlund

Utredare, Väg och järnväg

Point AB  
Kaserntorget 1  
411 18 Göteborg