

Uppföljning av reformer och utredning av vissa frågor inom yrkestrafiken

Redovisning av regeringsuppdrag N2015/06815/MRT



Innehåll

1	INLEDNING	3
1.1	Uppdraget	3
1.2	Genomfört arbete.....	4
1.2.1	Tidigare rapportering	4
1.2.2	Samråd	4
1.3	Slutrapporteringens disposition	4
2	TRANSPORTSTYRELSENS SAMLADE FÖRSLAG OCH BEDÖMNINGAR .6	
2.1	Uppföljning av sanktionsväxling och hindrandelag.....	6
2.1.1	Bättre förutsättningar för regelefterlevnad.....	6
2.2	Förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider.....	8
2.2.1	Ökad flexibilitet, proportionalitet och hög regelefterlevnad	9
2.3	Regler för beställaransvar.....	12
2.3.1	Skärpta regler för beställare	13
2.4	Sveriges bilaterala och multilaterala vägtransportavtal	14
2.4.1	Många avtal är omoderna och hanteringen kan förenklas	14
2.5	Införlivandet av kombidirektivet	17
2.5.1	Mer ändamålsenliga bestämmelser	18
2.6	Behovet och nyttan av utökade vinterdäckskrav	21
2.6.1	Inga utökade vinterdäckskrav.....	21

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Regeringen har uppdragit åt Transportstyrelsen att följa upp genomförda reformer och utreda vissa frågor inom yrkestrafiken.¹ Uppdraget innehåller en rad frågor rörande olika aspekter av yrkestrafikmarknadens funktionssätt.

Bakgrunden till uppdraget är bland annat svårigheterna för berörda myndigheter att kontrollera regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på vägområdet. Under 2015 infördes därför nya regler som innebär att sanktionsavgift tas ut i stället för böter för överträdelse av cabotagereglerna. Samma år trädde även regler i kraft som gav Polismyndigheten och Tullverket möjligheter att besluta om särskilda åtgärder för att förhindra fordons fortsatta färd. En del i uppdraget från regeringen har varit att följa upp effekter av dessa förändringar.

Inom ramen för uppdraget har Transportstyrelsen utrett möjligheterna att tillåta mindre avvikelser från reglerna rörande kör- och vilotider. Bakgrunden till denna frågeställning är bland annat den tillämpning av regelverket som finns i Danmark, där en generell eftergift på kör- och vilotider om 5 procent accepteras innan kontrollerande myndighet utfärdar böter eller sanktionsavgift. Denna slutrapportering innehåller även förslag på hur ett mer ändamålsenligt sanktionssystem kan se ut.

Uppdraget har också syftat till att se över och utreda dagens lagstiftning på vissa områden för att avgöra om ytterligare skärpning kan ge bättre förutsättningar för ordning och reda inom yrkestrafiken. Ett sådant område är det så kallade beställaransvaret. Uppdraget omfattar en bedömning av om dagens regler för beställaransvar är ändamålsenliga eller om det finns anledning att tydliggöra det ansvar som beställarna av godstransporter har.

Internationella vägtransporter mellan länder har länge reglerats i separata avtal mellan två eller fler länder. Många av dessa avtal är gamla och ingicks före Sveriges anslutning till Europeiska unionen. Vi har därför gjort en övergripande kartläggning och analys av Sveriges bilaterala och multilaterala vägtransportavtal. Särskilt uppmärksammar vi om det är motiverat med förändrade villkor för så kallade tredjelandstransporter till och från Sverige av transportföretag med säte i andra länder i EU/EES.

En kombinerad transport är en transport av gods där flera trafikslag används. EU har reglerat de kombinerade transporter som utförs mellan stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Detta

¹ Regeringsuppdrag N2015/06815/MRT.

regelverk finns införlivat i yrkestrafikförordningen (2012:237). Det har dock visat sig att tillämpningen av regelverket föranlett en rad frågor, både från de tillämpande myndigheterna och branschen men även från EU-kommissionen. Frågorna gäller bland annat begrepp i lagstiftningen som uppfattas som otydliga. Mot denna bakgrund redovisar vi i detta uppdrag överväganden om hur uppkomna otydligheter kan hanteras på kort och lång sikt.

Tidigare förändringar vad gäller kraven på vinterdäck för tunga fordon har varit föranledda av en problematik med framkomligheten vintertid för tung trafik. Vi har i detta uppdrag utrett om det av trafiksäkerhetsskäl finns anledning att ytterligare utöka kraven på vinterdäck för tunga fordon.

1.2 Genomfört arbete

1.2.1 Tidigare rapportering

Under den tidsperiod som regeringsuppdraget har pågått har vi gjort ett antal delrapporteringar.² En första delrapportering gjordes i mars 2016. Denna delrapportering avsåg en första beskrivning av hur vi planerat att genomföra arbetet inom respektive delfråga. Vid samma tidpunkt slutredovisade vi även delfrågan om obligatorisk prisuppgift vid taxiresor. Frågan om krav på dokumentation vid vägkontroller slutredovisades i juni 2016. En analys av användningen av dagens regler kring beställaransvar redovisades i oktober 2016.

1.2.2 Samråd

Under uppdragets gång har vi genomfört ett flertal seminarier, där berörda branschföreträdare och arbetsmarknadens parter fått möjlighet att framföra synpunkter i de olika frågeställningar som omfattas av uppdraget. Samråd har även skett med Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och Tullverket. Vad gäller deluppdragen om beställaransvar samt mindre avvikelser från kör- och vilotider har ovan nämnda organisationer och myndigheter haft möjlighet att lämna synpunkter på förslag under utredningens gång.

Transportstyrelsen står dock för de förslag och bedömningar som redovisas i denna rapport och vidhängande delrapporter.

1.3 Slutrapporteringens disposition

Föreliggande rapport sammanfattar Transportstyrelsens uppdrag samt redovisar våra samlade förslag och bedömningar i de olika delrapporteringarna. Utredningsunderlaget till dessa förslag och bedömningar redovisas i ett antal delrapporter enligt nedanstående:

² Se även bilaga 1 för en förteckning över rapportering som gjorts tidigare under uppdraget.

- Delrapport 1: Uppföljning av sanktionsväxling och lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd
 - Delrapport 2: Förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider
 - Delrapport 3: Beställaransvaret – analys av dagens reglering och förslag till ändring
 - Delrapport 4: Sveriges bilaterala och multilaterala vägtransportavtal
 - Delrapport 5: Kartläggning och analys av införlivandet av EU:s bestämmelser om kombinerade transporter
 - Delrapport 6: Vinterdäckskrav för tunga fordon ur ett trafiksäkerhetsperspektiv
-

2 Transportstyrelsens samlade förslag och bedömningar

Regeringens uppdrag till Transportstyrelsen riktar sig mot olika aspekter av yrkestrafikmarknaden. Detta avsnitt sammanfattar de förslag och bedömningar som vi har gjort i olika delar av uppdraget. Sammantaget bedömer vi att förslagen på ett balanserat sätt stärker förutsättningarna att åstadkomma en god regelefterlevnad och en väl fungerande konkurrens inom yrkestrafiken.

2.1 Uppföljning av sanktionsväxling och hindrandelag

Sedan januari 2015 gäller nya regler som innebär att sanktionsavgifter tas ut, i stället för böter, från den som överträder bestämmelserna om cabotage. Bestämmelserna om cabotage innebär att ett transportföretag med hemvist inom EU eller EES har rätt att utföra upp till tre inrikestransporter i ett annat land än hemlandet inom sju dagar i samband med en internationell transport. Skälen till förändringen var bland annat att det tidigare sanktionssystemet med böter inte var tillräckligt effektivt. Uppföljningar visade att det fanns svårigheter med att verkställa påföljd i form av böter.³ Regeringen ansåg i stället att ett system med sanktionsavgifter som styrmedel sannolikt skulle ha större genomslagskraft.

Den 1 mars 2015 infördes också möjligheter för Polismyndigheten och Tullverket att besluta om att vidta särskilda åtgärder för att hindra fordons fortsatta färd.⁴ Detta omfattade bland annat så kallad klampning av fordon. Vad gäller klampning medgav förändringen att denna åtgärd kunde nyttjas i högst 24 timmar. Åtgärden infördes då polismyndigheterna tidigare saknade effektiva möjligheter att övervaka att förbud mot fortsatt färd verkligen efterlevs.

Inom ramen för uppdraget har Transportstyrelsen genomfört en uppföljning av dessa förändringar. Vi har även undersökt på vilken nivå som beslut om klampning kan tas inom ansvariga myndigheter. Till sist har vi även övervägt behovet av att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå under längre tid än 24 timmar.

2.1.1 Bättre förutsättningar för regelefterlevnad

Huvudsyftet med sanktionsväxlingen är att öka regelefterlevnaden hos yrkestrafiken på väg och på så sätt uppnå en rättvisare och effektivare

³ Prop. 2013/14:234.

⁴ Lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd. Lagen benämns i det följande för hindrandelagen

konkurrens inom godstransportbranschen. Vi har följt upp ett antal viktiga åtgärder för att uppnå denna målsättning. Även om det är svårt att avgöra vilken effekt åtgärderna har haft på själva regelefterlevnaden, bedömer vi att förutsättningarna för de kontrollerande myndigheterna har förbättrats genom reformerna.

Sanktionsväxlingen har inneburit en effektivare verkställan av påföljd

Vår övergripande bedömning gällande den sanktionsväxling som genomförts är att denna varit effektiv så tillvida att antalet ärenden har ökat: från några få till cirka 70 ärenden per år. Det medför att sanktionsväxlingen som styrmedel kan antas ha haft en preventiv effekt genom att denna typ av frågor uppmärksammas i högre grad. Sanktionsväxlingen har också inneburit en förenkling i polisens hantering.

Uppföljningen av sanktionsväxlingen pekar dock på att berörda myndigheter inledningsvis har upplevt vissa svårigheter med regelverket. Det har funnits svårigheter med att avgöra vilka transporter som omfattas av reglerna om sanktionsavgift. Särskilt definitionen av cabotagetransporter avseende tillfälliga transporter samt hur den inledande eller avslutande vägtransporten vid en kombinerad transport förhåller sig till cabotagetransporter har föranlett tolkningssvårigheter. Regeringen bereder emellertid för närvarande ett förtydligande som rör just definitioner kopplade till cabotagetransporter. Vi ser positivt på regeringens initiativ och bedömer att ett förtydligande i huvudsak kommer att underlätta myndigheternas arbete.

Möjligheterna till klampning har en preventiv effekt

Vi kan konstatera att åtgärder enligt hindrandelagen utförts vid förhållandevis få tillfällen. Åtgärder med stöd av dessa regler har vidtagits vid 26 tillfällen under 2015 och vid 43 tillfällen under 2016. Av intervjuer med polismyndigheterna har det trots detta framgått att lagen upplevs som ett effektivt verktyg. Redan vetskapen hos förare och transportföretag om att Polismyndigheten och Tullverket har möjlighet att vidta åtgärder enligt hindrandelagen medför att beslutad sanktionsavgift ofta erläggs innan åtgärd behöver vidtas.

Vi har under utredningens gång uppmärksammat en dom som meddelats av EU-domstolen angående rätten att hindra fortsatt färd för ett transportföretag där enbart föraren har begått en överträdelse. Denna dom kan få konsekvenser för lydelsen i hindrandelagen.

Ansvariga myndigheter har löst frågan om beslutsnivå vid klampning

Utifrån vad Polismyndigheten och Tullverket har framfört kan vi konstatera att båda dessa myndigheter har löst frågan kring beslutsnivå vid klampning genom en intern delegeringsordning. Då det inte har framkommit att det föreligger problem vid tillämpningen av dessa delegationsordningar, anser

vi att det inte finns skäl att föreslå ändringar rörande beslutsnivån i Hindrandelagen.

Det finns inte skäl att förlänga 24-timmarsgränsen

Vad gäller möjligheterna och behovet av att låta åtgärder vid hindrande av fortsatt färd bestå längre än 24 timmar bedömer vi att det för närvarande inte finns skäl till att föreslå en förlängning. Däremot avser vi att följa utvecklingen för att i framtiden återigen överväga om det finns ett sådant behov.

Vår uppfattning är att begränsningen på 24 timmar bygger på att beslutade åtgärder inte ska kunna överklagas. Vi vill även framhålla att hindrandelagen innehåller kompletterande bestämmelser till vissa sektorsregleringar.⁵ Beslut enligt sektorsregleringarna kan inte överklagas. Därför bör inte heller beslut enligt de kompletterande bestämmelserna kunna överklagas. Detta medför att det finns en gräns på hur länge åtgärden enligt lagen får gälla. Om man går över denna gräns, måste beslutet om åtgärden kunna överklagas.

Vi anser förvisso att antalet timmar skulle kunna utökas något utan att det krävs att beslutet om åtgärden ska kunna överklagas. Detta ska dock vägas mot omfattningen av problemet, det vill säga att åtgärden upphör utan att sanktionsavgift har erhållits. Statistik med mer säkerställda siffror har endast kunnat sammanställas för ett år. Antalet tillfällen där 24-timmarsgränsen passerats utan att syftet med åtgärden uppnåtts har visat sig vara väldigt få. Vi anser därmed att statistiken inte ger de skäl som krävs för att framföra något förslag till förlängning av tiden.

Polismyndigheten har framfört att en förlängning av tiden för vidtagande av tvångsåtgärder är önskvärd men inte på bekostnad av att beslutet eller prövningen av Polismyndighetens beslut hamnar utanför myndigheten. Vi uppfattar därmed Polismyndigheten på så sätt att handläggningen av dessa ärenden underlättas om endast *en* myndighet är inblandad.

2.2 Förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider

Regelverket för kör- och vilotider är en EU-gemensam reglering som syftar till att förbättra förarnas sociala villkor, höja trafiksäkerheten och säkerställa att konkurrensen mellan företag sker på lika villkor. Vid tidigare delrapportering har Transportstyrelsen prövat möjligheterna att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. Vår bedömning

⁵ Sektorsreglering innebär reglering inom andra författningar, exempelvis lagen (1972:435) om överlastavgift och förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Beslut enligt dessa författningar ligger till grund för rätten att vidta åtgärder enligt hindrandelagen.

gällande möjligheter till generella toleranser vid tillämpningen av regelverket för kör- och vilotider redovisades under våren 2016.⁶ Slutsatsen var att generella toleranser inte är förenliga med EU-bestämmelserna och att det heller inte är lämpligt att på nationell nivå skapa nya gränser för hur mycket en förare får köra eller ska vila. En sådan tillämpning i Sverige skulle även innebära en försvåring av harmoniseringen av regeltillämpningen i Europa.

Uppdraget från regeringen innebär även att vi kan lämna andra förslag till förbättring av reglerna om yrkestrafik på vägområdet. Vi redovisar därför även förslag på förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider, det vill säga de avgifter som tas ut när företag och förare bryter mot reglerna.

2.2.1 Ökad flexibilitet, proportionalitet och hög regelefterlevnad

Vi föreslår en rad förändringar i sanktionssystemet för kör- och vilotider. Det övergripande syftet med förslaget är att åstadkomma en ökad flexibilitet och en bättre proportionalitet samtidigt som systemet också bidrar till en hög regelefterlevnad.

Förändrade sanktionsavgifter för bättre proportionalitet

Det finns vissa typer av överträdelse där sanktionsavgiften är oproportionerligt hög sett till överträdelsen som begåtts. Samtidigt finns det också vissa typer av grövre överträdelse där den sanktionsavgift som kan komma i fråga är oproportionerligt låg. Vi föreslår därför en rad justeringar av sanktionsavgifterna. Avgiften för mindre överträdelse sänks, medan överträdelse av mer allvarlig art höjs.

De föreslagna förändringarna av sanktionsavgifterna kommer att leda till att de som lämnar in uppgifter och låter sig kontrolleras, men som har begått en överträdelse som kategoriseras som mindre eller allvarlig, kommer att få en lägre sanktionsavgift jämfört med i dag. Det ska däremot inte vara ekonomiskt fördelaktigt att begå grövre överträdelse så som att medvetet fuska och dölja uppgifter, eftersom de överträdelsen kan ha en stor inverkan på konkurrensen, trafiksäkerheten och förarens sociala villkor.

Gradvis ökande sanktionsavgifter beroende på allvarlighetsgrad

Enligt gällande regelverk är överträdelse mot bestämmelserna om körtider, raster och vilor kategoriserade på ett sådant sätt att ju mer en förare bryter mot överträdelsen, desto allvarligare överträdelse blir det. Vi anser dock att kategoriseringen i vissa avseenden är för grovhuggen. Om en förare exempelvis överskrider den tillåtna dagliga körtiden med två timmar eller mer, är det en mycket allvarlig överträdelse som medför en sanktionsavgift på 4 000 kronor. Problemet är att det i nuläget inte spelar någon roll om

⁶ Mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. Delredovisning av regeringsuppdrag, 2016-03-16.

föraren överskrider körtiden med två och en halv timme eller med sju och en halv timme. Det är visserligen en mycket allvarlig överträdelse i båda fallen, men inverkan på trafiksäkerheten, konkurrensen och förarens sociala villkor är desto större i det senare exemplet.

Vi föreslår därför att den allvarligaste överträdelsen mot körtider, raster och vilor ska medföra en gradvis ökande avgift. Förslaget bygger på att det först tas ut en sanktionsavgift med ett grundbelopp och sedan efter ett bestämt tidsintervall ett påslag på sanktionsavgiften. Ett system där de grävsta överträdelserna mot bestämmelserna om körtider, raster och vilor får en gradvis ökande sanktionsavgift innebär att sanktionssystemet får en mer avskräckande effekt. Det går alltså inte att medvetet bryta mot reglerna tillräckligt mycket för att det skulle bli lönsamt i längden.

Höjda avgifter när företagskontroll inte kan genomföras

Sedan Transportstyrelsen tog över ansvaret för företagskontroller från Polisen år 2011 och fram till i dag kan vi konstatera att det är ett stort antal ärenden där företagskontroll inte har kunnat genomföras. Det beror på att transportföretaget inte har skickat in material eller att det inskickade materialet har varit alltför bristfälligt.

Ett företag som inte skickar in något material eller skickar in bristfälligt material försvårar eller omöjliggör en kontroll av företaget och dess regelefterlevnad. Det innebär att de företagen inte konkurrerar på lika villkor som övriga transportföretag. Företagen kan därmed också dölja fusk med förarnas kör- och vilotider. Detta kan leda till att förarens sociala situation inte tillvaratas utan de får arbeta betydligt mer än vad regelverket medger, vilket i sin tur också påverkar trafiksäkerheten negativt.

Vi föreslår därför att vid varje tillfälle som företagskontroll inte kan genomföras på grund av att företaget inte skickar in material ökar sanktionsavgiften med ytterligare 20 000 kronor per fordon inom en treårsperiod. Vi föreslår även att sanktionsavgiften i dessa fall inte begränsas av maxbeloppet utan endast av takbeloppet.

Rättvisare sanktionsavgift för små och stora företag

Ett sanktionssystem utan någon begränsning av sanktionsbeloppets storlek skulle vara rättvist i den meningen att företagen får betala sanktionsavgift för alla konstaterade överträdelser, utan hänsyn eller begränsning till företagets storlek eller omsättning. I ett sådant system skulle avgiften i vissa fall kunna bli oproportionerligt hög. Enligt dagens reglering finns två olika begränsningar för hur högt det sammanlagda sanktionsbeloppet får vara för en näringsidkare eller ett transportföretag. Den ena begränsningen är ett maxbelopp på tio procent av företagets årsomsättning och den andra är ett takbelopp på 200 000 kronor.

Den nuvarande begränsningsregeln om max tio procent av årsomsättningen har dock inte fungerat som en utjämnande faktor för att bidra till ett mer proportionerligt och rättvist system.⁷ Begränsningsregeln på tio procent innebär att transportföretaget kan få sanktionsavgiften begränsad om de har en omsättning som understiger två miljoner kronor. Vid företagskontroller är det vid mycket få tillfällen som denna begränsningsregel har varit tillämplig. Konsekvensen är att sanktionsavgifterna slår procentuellt betydligt hårdare mot mindre transportföretag än vad de gör mot ett större transportföretag.

En påförd sanktionsavgift om 200 000 kronor i vissa fall vara tillräckligt hög för att vara effektiv, proportionerlig och avskräckande. Men regeln slår ojämnt mot transportföretagen beroende på företagets storlek. Ett företag med ett fåtal fordon och en omsättning på två miljoner kronor kan få betala lika hög sanktionsavgift, det vill säga 200 000 kronor, som ett företag med betydligt högre omsättning och fler fordon.

Mot denna bakgrund föreslår vi att det högsta sammanlagda sanktionsbeloppet som får beslutas vid flera överträdelser (takbeloppet) höjs från 200 000 till 800 000 kronor. Den ytterligare begränsning för hur hög sammanlagd sanktionsavgift som kan tas ut sänks från nuvarande tio procent av årsomsättningen till en procent av årsomsättningen (maxbeloppet). Sammantaget ger dessa två justeringar av max- och takbelopp ett mer proportionerligt och rättvist system.

Utökad möjlighet att sätta ned eller efterge avgift

Bestämmelsen (9 kap. 11 § förordning [2004:865] om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.) som reglerar möjligheten att helt eller delvis befria från avgift om det skulle vara oskäligt att ta ut avgift med fullt belopp har tolkats restriktivt i praxis. En i övrigt ganska restriktiv tillämpning av förordningens bestämmelser – har inneburit att många upplever systemet som orättvist och stelt, till exempel när det gäller transportföretagens möjligheter att visa att de gjort vad de ska för att förhindra överträdelserna.

Vi föreslår därför att möjligheterna att befria från avgift när det skulle vara oskäligt att ta ut avgiften utökas: det ska särskilt beaktas om överträdelserna saknar betydelse ur kontrollsynpunkt eller med hänsyn till syftet med bestämmelsen. Detta kan ske genom ett tillägg i den nämnda förordningen. Förslaget innebär att en högre flexibilitet kan uppnås i systemet med sanktionsavgifter genom att man utökar möjligheterna att sätta ned eller låta bli att ta ut avgift i vissa fall. Det kan också bidra till att systemet upplevs som mer proportionerligt.

⁷ Transportstyrelsen. Kontroll av kör- och vilotider i företag, N2010/5017/TE, s. 48–49.

Ändrade sanktionsavgifter för förare när överträdelser begåtts i utlandet

Vi föreslår även att sanktionsavgifterna anpassas så att de stämmer överrens med den kategorisering av överträdelsernas allvarlighetsgrad som har bestämts på gemenskapsnivå, och med de böter som kan utfärdas om överträdelserna begåtts i Sverige.

2.3 Regler för beställaransvar

Beställaransvaret handlar om straffrättsliga bestämmelser som riktar sig mot yrkesmässiga beställare av gods- och persontransporter. Ansvaret är i dag endast riktat mot den beställare som sluter avtal med trafikutövaren, det vill säga den som utför transporten. Transportstyrelsen har undersökt hur dagens regler om beställaransvar är utformade och under vilka förutsättningar en beställare kan hållas straffrättsligt ansvarig. Vi kan konstatera att reglerna om beställaransvar inte tillämpas i någon större utsträckning av polis och åklagare.⁸

För att beställaransvarsbrott ska upptäckas krävs i samtliga fall att polis uppmärksammar och rapporterar misstanke. Transportstyrelsen har konstaterat att oavsett hur reglerna om beställares ansvar är utformade krävs det för en ökad lagföring att antalet kontroller på väg samt utredningar hålls på en tillräckligt hög nivå. Dessutom krävs det att medvetenheten och kunskapen om beställaransvarsreglernas utformning säkerställs hos de tjänstemän som utför kontroller för att säkerställa att förstahandsåtgärderna håller en bra kvalitet.

I utredningen har vi identifierat vissa svårigheter med tillämpningen av reglerna. Exempel på bekymmer som kan uppstå vid vägkontrollerna är om förare och polispersonal inte kan prata samma språk. Att tillkalla tolk medför att kontrollen tar längre tid. Transportdokumenten kan också medföra översättningsproblem. En annan utmaning är att det idag inte finns krav på att transportdokumenten ska finnas i fordonet, vilket kan innebära svårigheter för polisen att kontrollera vilka transporter som har utförts.

Dessutom finns det i förundersökningarna om beställaransvar ofta stora utredningssvårigheter. Exempel på komplicerande faktorer vid utredningarna är att inblandade aktörer ofta finns utanför Sverige och att transportkedjan ibland består av många led av beställare. Analysen visar också att det förekommer ett antal ärenden som är mindre komplexa, där det tycks ha funnits förutsättningar för att utreda frågan om beställaransvaret vidare men där det inte gjorts.

Vi har övervägt om det finns svårigheter som beror på själva utformningen av dagens regler. Den genomförda analysen pekar på att reglerna måste

⁸ Skapar den nuvarande regleringen av beställaransvar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen? (delredovisning 1).

tillämpas för att ha någon effekt av betydelse, men samtidigt har vi inte kunnat konstatera att dagens reglering i sig utgör ett problem. Vi menar dock att en ändring av reglerna ändå kan påverka hur beställare agerar och i slutändan få en effekt på transportmarknaden. Därför har vi utrett vissa regelförändringar som syftar till att göra reglerna tydligare och ställer ett större krav på beställaren än hittills.

2.3.1 Skärpta regler för beställare

Nuvarande regler om beställansvar innebär i korthet följande: om trafik har drivits utan tillstånd eller om en cabotagetransport har utförts i strid med reglerna, kan den som yrkesmässigt slutit avtal om transporten med trafikutövaren dömas, om han eller hon kände till eller hade skälig anledning att anta att tillstånd saknades eller cabotagetransport utförts i strid mot reglerna.

Vi bedömer att en ändring av reglerna kan påverka hur beställare agerar och i slutändan få en positiv effekt på transportmarknaden. Ett förtydligande av reglerna och ett större ansvar på marknadens efterfrågesida kan sannolikt påverka de överväganden som en transportköpare gör. Förslaget innebär att beställarens ansvar utökas främst i två aspekter.

Undersökningsplikt för den "sista beställaren"

Vi föreslår att det införs en uttrycklig undersökningsplikt för den som slutit avtalet med den som faktiskt utför transporten, det vill säga den sista beställaren i ledet. Vårt förslag innebär att beställaren ska kontrollera att trafikutövaren har giltigt tillstånd. För att kravet på undersökningsplikt inte ska bli orimligt anges i bestämmelsen att till ansvar för brott mot undersökningsplikten ska dömas, om beställaren uppsåtligen eller av oaktsamhet inte kontrollerat tillståndsinnehavet på ett sätt som skäligen kan begäras.

Fler led i beställningskedjan kan bli ansvariga

Vi föreslår vidare att ett tillägg görs till dagens regler om beställansvar. Den nuvarande regeln behålls, men med det tillägget att alla beställare som slutit avtal om transporten kan dömas, inte bara den som slutit avtal med trafikutövaren. Det innebär att om avtal om en transport har slutits i flera led, kan alla de som i något led slutit avtal bli straffrättsligt ansvariga; om de känt till eller haft skälig anledning att anta att en otillåten transport utförs.

Transportstyrelsens överväganden angående förslagen

Under arbetet med förslag till nya regler har vi gjort ett antal överväganden.

En fråga är om reglerna fortsättningsvis ska vara straffrättsliga eller bli föremål för sanktionsavgift. Det finns skäl som talar för båda. Förslaget innebär fortsatt straffrättsliga regler. Om man ska överväga en sanktionsväxling (dvs. en växling från straffsanktion till administrativ

sanktion, såsom sanktionsavgift) bör man göra en större översyn av samtliga regler på yrkestrafikområdet, istället för punktvisa sanktionsväxlingar.

En annan fråga har varit om undersökningsplikten ska vara förenad med en skyldighet att dokumentera den undersökning som måste göras. Förslaget innehåller dock inte något krav på dokumentation.

Idag kan en beställare bli ansvarig om han eller hon känt till eller haft skälig anledning att anta att en transport skulle vara olaglig att utföra. Frågan har väckts om beställarens ansvar även ska omfatta andra förhållanden, såsom att föraren har skäliga arbetsvillkor. En förutsättning för beställaransvar är att själva transporten är olaglig. Om man anser att det finns missförhållanden kring transporten som behöver rättas till är det reglerna om själva transporten som behöver ändras. Först därefter kan beställaren få ett utökat ansvar. För att få yrkestrafiktillstånd eller gemenskapstillstånd finns vissa krav. Det innebär att det aktuella företaget fått en slags kvalitetsstämpel av den behöriga myndigheten (i Sverige är det Transportstyrelsen). När en beställare efter kontroll konstaterat att tillstånd finns så bör denne kunna utgå från att transporten utförs av ett schyst företag. Om fler saker ska beaktas vid tillståndsprövningen behöver en översyn av det regelverket göras .

2.4 Sveriges bilaterala och multilaterala vägtransportavtal

Internationella vägtransporter mellan länder har länge reglerats i separata avtal mellan två eller fler länder. Som en följd av avtalen har det sedan fortlöpande träffats överenskommelser med bestämda kvoter om hur många transporter som kan tillåtas ske mellan länderna. Många av dessa avtal är gamla och ingicks före Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

Transportstyrelsen har inom ramen för detta uppdrag genomfört en övergripande översyn av dessa avtal och analyserat hur avtalen förhåller sig till EU-rätten. Översynen har också omfattat överväganden om det kvotsystem som finns i många avtal. Vår roll i förhandlingar samt den praktiska hanteringen av avtal har också övervägts.

2.4.1 Många avtal är omoderna och hanteringen kan förenklas

Bilaterala vägtransportavtal behöver omförhandlas

Skapandet av den inre marknaden har inneburit att transporter mellan medlemsstater inom EU regleras av EU-förordningarna. Bilaterala avtal mellan medlemsstater kan därför inte tillämpas på sådana transporter. De bilaterala avtalens tillämpningsområde är därmed i praktiken främst begränsat till att omfatta transporter och vissa tredjelandstransporter som sker mellan medlemsstat och icke-medlemsstat.

Enligt vår uppfattning innebär detta att det kan finnas ett fortsatt svenskt behov av att ha bilaterala vägtransportavtal med icke-medlemsstater där ett transportutbyte bedöms lämpligt och där det av handelspolitiska, transportpolitiska och av miljöskäl finns behov av en reglering.

Behovet av bilaterala vägtransportavtal med andra medlemsstater är dock starkt begränsat till att i huvudsak omfatta tredjelandstransporter till och från icke-medlemsstater. Vi föreslår att nuvarande avtal omförhandlas i linje med detta.

Kvotsystemet i avtalen bör förenklas och fokusera på miljökrav

En av de grundläggande principerna för de bilaterala avtalen i dag är användandet av kvotsystem. Kvotsystemet bygger på ett ömsesidigt utväxlande av tillstånd där varje avtalspart får samma antal av varje tillståndstyp. Det ursprungliga syftet med kvotsystemet kan antas ha varit att fördela transportmarknaden jämnt mellan de avtalsslutande parterna. Men denna ömsesidighet har inte kommit till uttryck i praktiken för svensk del. Av de totalt cirka 27 000 bilaterala transporttillstånd som Sverige tilldelats årligen har transportörer i Sverige utnyttjat ett mycket litet antal.

Samtidigt förekommer det att andra länder kontaktat Sverige för att deras andel av kvoten tagit slut. En av förklaringarna till att ena partens tillstånd tar slut medan den andra parten har ett stort antal tillstånd kvar är sannolikt skillnader i pris på transporttjänster i de olika länderna. Detta är i och för sig logiskt men förefaller inte överensstämma med det grundläggande syftet med kvotsystemet.

Vi menar dock att trots det låga utnyttjandet från svenska transportörer och den administrativa börda som det innebär så bör tillståndsförfarandet inte helt avskaffas. Möjligheterna till att ställa krav på miljöklassning, och den kontrollfunktion som tillståndsförfarandet ger, får anses väga tyngre. Vi föreslår därför att regeringen i stället arbetar för en förenkling av hanteringen. Förenklingen kan göras genom att ett obegränsat antal bilaterala transporttillstånd tillåts under förutsättning att samtliga tillstånd har en viss lägsta tillåtna miljöklass. Denna lägsta tillåtna miljöklass ska överensstämma med den lägsta miljöklassning som krävs för ett utfärdande av ett så kallat CEMT-tillstånd.⁹ På så sätt elimineras behovet av återkommande möten för justeringar av kvoter för olika miljöklasser, samtidigt som den administrativa hanteringen förenklas och en automatisk uppdatering av lägsta tillåtna miljöklassning säkerställs.

⁹ Denna nivå justeras uppåt eftersom det inom ramen för CEMT-systemet finns en ambition att successivt höja miljökraven.

Avskaffa kravet på tredjelandstillstånd

Som framgått ovan har gemenskapsreglerna inneburit att de bilaterala vägtransportavtalen med andra länder inom EU och EES numera endast kan tillämpas i begränsad omfattning. Det är endast när det gäller tredjelandstransporter mellan en medlemsstat och en icke-medlemsstat utförd av transportföretag med säte i en annan medlemsstat som avtalen kan ha betydelse.

Under den senaste treårsperioden har Sverige årligen tilldelats 5 430 tredjelandstillstånd från andra EU- och EES-länder. Sedan Transportstyrelsen tog över hanteringen av dessa avtal har dock inte något sådant tillstånd utfärdats till svenska transportörer. Det innebär att även om Sverige tilldelas en mängd avtal, finns det ingen efterfrågan på dessa hos transportörerna.

De administrativa bördor och de kostnader som tredjelandstillstånden ger upphov till i kombination med det låga användandet gör att vi föreslår att Sverige liberaliserar tredjelandstransporterna och avskaffar kravet på tredjelandstillstånd för företag med säte andra länder i EU och EES.

Transportstyrelsen ser inget behov av ändrat bemyndigande

Bilaterala avtal på transportområdet ingås av regeringen och förhandlas i så kallade blandkommissioner mellan avtalsparterna. Vid blandkommissionerna träffas sedan överenskommelser om bland annat det antal tillstånd som ska utväxlas och de miljökrav som ska ställas på de fordon som ska användas. Vanligen biträds regeringen även av sakkunniga från Transportstyrelsen vid sådana förhandlingar och möten. Sedan 2010 är Transportstyrelsen den myndighet som sedan ansvarar för att praktiskt genomföra den årliga utväxlingen mellan avtalsparterna av tillståndsformulär som ska ske enligt senaste beslut i blandkommissionerna.

Vi gör bedömningen att det i dag finns ett tillräckligt bemyndigande i yrkestrafikförordningen (2012:237) för Transportstyrelsen att utfärda verkställighetsföreskrifter som avser hantering och utväxlande av de tillstånd som överenskommit.

Enligt regeringsformen (1974:152) finns vidare möjlighet för regeringen att ge en förvaltningsmyndighet olika former av bemyndigande att genomföra förhandlingar och att ingå avtal med annan stat. Det skulle således finnas en möjlighet för Transportstyrelsen att ta en större roll i blandkommissionernas förhandlingar. Förhandlingarna kan dock innebära att överväganden måste göras om andra aspekter utanför transportområdet, exempelvis inom det handelspolitiska området. Därför föreslår vi att något sådant bemyndigande inte ges.

Informationen om gällande tillstånd behöver förbättras

När Tullverket ansvarade för utväxlandet av godstillstånd enligt bilaterala vägtransportavtal fanns en förteckning av Sveriges internationella vägtransportavtal som en bilaga till då gällande föreskrifter. Någon sådan officiell förteckning finns inte i dag.

Polismyndigheten har ansvaret för att kontrollera att det vid internationella vägtransporter finns och medförs de olika typer av transporttillstånd som krävs enligt olika regelverk eller enligt bilaterala vägtransportavtal. Det kan idag vara svårt att överblicka vilka krav och tillståndsformer som gäller för en viss specifik internationell vägtransport. Viss information kring internationella person- och godstransporter finns idag tillgänglig via Transportstyrelsens webbplats. Sammanställningar har även i olika omfattning tagits fram av de branschorganisationerna som berörs av internationella person- respektive godstransporter.

Genom en översyn av den information som idag finns på vår webbplats kan det bli tydligare vilka krav på tillstånd som gäller för olika former av internationella vägtransporter. Stödet till kontrollerande myndighet och övriga berörda kan därmed stärkas. Vi bedömer dessutom att uppdatering av webbplats är betydligt mindre resurskrävande än att löpande uppdatera en föreskrift.

2.5 Införlivandet av kombidirektivet

En kombinerad transport är en transport av gods där flera trafikslag används. Kombinerade transporter kan även innebära att godstransporten passerar en eller flera landsgränser. EU har i direktiv 92/106/EEG (kombidirektivet) utfärdat regler för när kombinerade transporter utförs mellan stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Detta direktiv finns införlivat i yrkestrafikförordningen. Kortfattat innebär reglerna att ett utländskt transportföretag som innehar gemenskapstillstånd får utföra vägtransportdelen i Sverige.

Det har dock visat sig att tillämpningen av detta regelverk föranlett en rad frågeställningar från de tillämpande myndigheterna, branschen och EU-kommissionen. Exempelvis krävs det enligt reglerna att transportören i förväg anger var i transportkedjan omlastning mellan olika trafikslag ska ske. Detta ska sedan kunna styrkas genom att järnvägs- eller hamnmyndighet ska stämpla transportdokumentet efter omlastningen. De otydligheter som har framkommit kring svensk rätt är exempelvis att det inte finns några utpekade hamn- och järnvägsmyndigheter. Även innebörden av uttrycket ”stämpel” är oklart. Det har också uppkommit frågor kring under vilka förhållanden en kombinerad transport ska anses vara förenlig med regelverket och hur det ska bedömas när den brister i något avseende.

2.5.1 Mer ändamålsenliga bestämmelser

EU-kommissionen har meddelat att ändringsarbete har satts igång gällande kombidirektivet. EU-kommissionen är medveten om många av de problem och frågeställningar som finns. I och med detta anser Transportstyrelsen att det är viktigt att få gällande nationella bestämmelser så flexibla som möjligt i avvaktan på förändringarna på EU-nivå. Därför redovisar vi i detta uppdrag överväganden och förslag om hur uppkomna otydligheter kan hanteras på kort och lång sikt.

Innebörden i begreppen hamn- och järnvägmyndighet

Vi har kommit fram till att det förvisso finns en tolkningsmöjlighet som innebär att det är Transportstyrelsen som är järnvägs- och hamnmyndigheten som ska stämpla vissa uppgifter i transportdokument. Vi anser dock att varken Transportstyrelsen eller någon annan aktör ska sköta denna uppgift. En sådan lösning skulle vara praktiskt svår genomförbar och samtidigt även innebära att ökade kostnader läggs på transportföretagen. Samma bedömning gäller även om uppgiften kan delegeras till aktörer på marknaden. Delegeringen skulle behöva åtföljas av en tillsynsverksamhet som även den skulle innebära ökade kostnader för branschen.

Vi anser att bestämmelserna om kombinerade transporter behöver anpassas till det behov som finns hos aktörerna och att eventuella krav på bevis behöver regleras genom teknikneutrala lösningar. Om det fortsättningsvis krävs att någon aktör ska bevisa att transporten har färdats på ett visst sätt, bör det ligga på det järnvägs- eller fartygsföretag som har transporterat godset på järnväg eller inre vattenväg/till havs att vidta åtgärd. Mot denna bakgrund föreslår vi nedan ett antal lösningar som kan ge mer ändamålsenliga nationella bestämmelser.

Ändringar i språkversionen kan ge ökad flexibilitet på kort sikt

Vi menar att genom ändringar i den svenska språkversionen av kombidirektivet kan det bli lättare att fånga upp andra lösningar, inklusive tekniska lösningar, som fortfarande ligger inom direktivets intention.

Vi föreslår att uttrycket ”stämpel” i den svenska språkversionen ändras till ”avtryck”. Exempelvis skulle ett kvitto som lämnas till föraren med de uppgifter som behövs för att bevisa att godset har lastats av eller på vid järnvägsstation eller hamn då kunna anses motsvara kraven. Detta är en kortsiktig lösning så att flera möjligheter medges för transportören att bevisa att villkoren för att få utföra transporter enligt kombidirektivet är uppfyllda.

Vi föreslår vidare att uttrycket ”myndighet” i den svenska språkversionen ändras till ”administratör”. Detta medför att i stället för att en myndighet ska stämpla transportdokument ska en administratör göra det. Att använda uttrycket administratör leder till möjligheter att finna lösningar i förhållande

till vad som kan erbjudas vid respektive järnvägsstation och hamn som hanterar godstransporter.

På längre sikt bör ett funktionellare regelverk eftersträvas

Enligt vår bedömning finns det anledning att överväga om regler i form av krav på stämpel/avtryck behövs framöver. Det borde räcka med att tydliggöra vilka uppgifter som ska finnas i transportdokumentet för att kunna konstatera att det rör sig om kombinerade transporter. Detta omfattar även uppgifter som leder till att kontrollanterna kan säkerställa att det som framgår av transportdokumentet är korrekt. Vi anser därmed att den långsiktiga lösningen är att arbeta för att stämpel/avtryck inte ska behövas framöver.

Likaså anser vi när det gäller uppgiften att stämpla dokument att den bör regleras på ett mer ändamålsenligt sätt. På lite längre sikt är det antagligen inte nödvändigt med någon administratör eller liknande som ska vidta en åtgärd som ska bevisa att gods har lämnat en järnvägsstation eller hamn. Det bör räcka med de uppgifter som framgår i transportdokumenten. Därutöver bör transportdokumenten kompletteras med uppgiften om hur en kontrollant kan säkerställa att vad som framgår i dessa dokument är korrekt.

Närmast lämpliga järnvägsstation – vad menas med det?

Kombidirektivet innehåller vissa krav för hur lång den inledande eller avslutande vägtransportsträckan får vara. Vid transporter där omlastning görs vid en hamn (omlastning mellan fartyg och lastbil) får en vägtransport ske inom en radie av 150 km. Vad gäller omlastning mellan järnväg och lastbil uttrycks emellertid kravet som ”närmast lämpliga järnvägsstation för på- respektive urlastning”. Det finns således inget avståndskrav definierat för denna trafikslagskombination.

Dessa formuleringar har visat sig vara otydliga med avseende på vad som avses med ”närmast lämpliga” järnvägsstation och vad som utgör en godkänd omlastningspunkt. Den tolkning vi anser ska gälla för närmaste lämpliga järnvägsstation är att det är den järnvägsstation som ligger närmast godsets ursprungs- respektive slutdestination och som kan användas för att lasta om godset från järnväg till lastbil och vice versa.

Denna tolkning innebär att flera faktorer kan ligga till grund för att avgöra vad som ska anses vara närmaste lämpliga järnvägsstation, alltifrån sen planering av godstransporten, svårighet att få optimalt tågläge till att enbart vissa järnvägsstationer i Sverige klarar av omlastning av specialgods. Även tidsaspekten och fraktkostnaderna är faktorer som ingår i avgörandet av vilken järnvägsstation som ska användas. Sträckan för den inledande eller avslutande vägtransporten kan därmed variera från gång till gång

Kraven för olika trafikslagskombinationer bör ensas på sikt

Vi menar att den långsiktiga lösningen bör vara att Sverige arbetar för en ändring av kombidirektivet på så sätt att likartade regler gäller, oavsett om godset transporteras på järnväg eller på fartyg. Utifrån gällande bestämmelser borde en ändring göras så att huvudregeln är att vägtransport får ske inom en radie av 150 kilometer från den järnvägsstation där godset lastas på eller ur. Endast i undantagsfall får vägtransporten vara längre om transportföretagen kan visa att en särskild järnvägsstation behövs för på- eller urlastning. På så sätt är bestämmelsen uppbyggd på samma sätt som om godset hade transporterats till en hamn. Enhetliga bestämmelser – oavsett om godset har passerat järnvägsstation eller hamn – kommer även att underlätta för dem som ska kontrollera transporterarna.

Viktiga frågor i kommande reformarbete

Av gällande bestämmelser framgår inte någon begränsning i antalet kombinerade transporter som får utföras i Sverige av utländska företag med gemenskapstillstånd. Däremot finns begränsningar inom andra områden som påverkar om man kan utföra en kombinerad transport i Sverige, exempelvis körkorts giltighet och rätt att få bruka utlandsregistrerat fordon i Sverige. Ytterligare områden som påverkar en utländsk förarens möjligheter att utföra kombinerade transporter i Sverige är skattelagstiftningen. Frågan rör då om man anser att föraren vistas stadigvarande i Sverige eller inte. Utöver det nämnda finns även frågeställningar om utstationeringsdirektivets¹⁰ tillämplighet. Det råder delade uppfattningar om huruvida det nämnda direktivet är tillämpligt på internationella transporter.

Vi anser att framtida arbete ska inriktas mot hur kombinerade transporter kan utgöra ett konkurrenskraftigt transportalternativ som ligger i linje med kombidirektivets ursprungliga intentioner. Samtidigt behöver även skäliga arbetsförhållanden för utländska förare säkerställas. Ett sådant arbete kräver dock utredning inom flera områden, det vill säga inte bara inom Transportstyrelsens verksamhetsområde.

I och med att kombinerade transporter är ett viktigt alternativ till vägtransporter anser vi att det är angeläget att bestämmelserna tydliggörs, oavsett rättsområde (transport-, skatte- och arbetsrätt). Sverige bör aktivt driva dessa frågor i samband med att ändringsförslagen till kombidirektivet presenteras och granskas. Till grund för detta arbete kommer då resultatet från det ovan nämnda förslaget till kortsiktiga lösningar att finnas.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster.

2.6 Behovet och nyttan av utökade vinterdäckskrav

Transportstyrelsen och Trafikverket gjorde 2012 en gemensam framställan¹¹ till regeringen med ett förslag om att i trafikförordningen ställa krav på att tunga fordon ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på *fordonets drivaxlar* under tiden 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Den föreslagna förändringen trädde i kraft den 1 januari 2013. Huvudskälet till förändringen var problem med tunga fordon som blev stillastående, bland annat i uppförsbackar, och som orsakade stora framkomlighetsproblem vintertid även för övriga trafikanter.

Vi har mot denna bakgrund utrett behovet av och nyttan med att införa krav på vinterdäck på *samtliga axlar* på tunga lastbilar, tunga släpfordon, tunga bussar och personbilar klass II med en totalvikt över 3500 kg under tiden 1 december–31 mars när vinterväglag råder. En viktig skillnad jämfört med tidigare utredningsarbete är att utredningsarbetet, i enlighet med uppdraget, inriktats på behovet ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Tidigare utredningar om krav på vinterdäck på tunga fordon har i huvudsak fokuserat på framkomlighet.

2.6.1 Inga utökade vinterdäckskrav

Inget entydigt stöd för utökade vinterdäckskrav

Utifrån det material som vi har studerat och de undersökningar som genomförts kan vi konstatera följande: vi kan inte finna tydliga belegg för att ett utökat krav på vinterdäck för tunga fordon – till att omfatta krav på vinterdäck på samtliga axlar – per automatik skulle innebära en förbättrad trafiksäkerhet.

De olika studier som tidigare genomförts och som vi beaktat i detta arbete styrker inte att olycksrisken skulle vara mindre med vinterdäck. Inte heller en genomgång av Trafikverkets djupanalyser av olyckor ger ett entydigt stöd för att vinterdäck har en definitiv påverkan på utgången av olyckor.

Olycksutvecklingen i Norge där tunga fordon har varit inblandade uppvisar visserligen en minskning under en längre tid. Det kan inte tydligt utläsas i den norska olycksstatistiken att det krav på vinterdäck på samtliga axlar som infördes 2015 haft en avgörande effekt. Analysen indikerar att det snarare är andra faktorer som är gemensamma för transportsystemet som påverkar olyckutvecklingen, till exempel automatisk hastighetsövervakning och införande av mötesfria vägar.

¹¹ Framställan om ändringar i trafikförordningen (1998:1276) beträffande vinterdäck på tunga fordons drivaxlar TSV 2011-1792.

Tveksamt om eventuella nyttor uppväger kostnaderna

Mot de eventuella nyttor som finns ska också de kostnader ställas som utökade vinterdäckskrav ger upphov till, både för samhället och för näringslivet. Kostnader för samhället i form av ohälsa till följd av buller och krav på bullerreducerande åtgärder uppgår till betydande belopp. Till detta ska också läggas kostnader för vissa andra negativa effekter på miljön, till exempel ökade koloxidutsläpp. De sistnämnda kostnaderna har dock inte kvantifierats inom ramen för denna rapport.

Vid en sammantagen bedömning av nyttor i förhållande till kostnader menar vi därför att det i dagsläget inte finns ett tillräckligt stöd för att införa utökade vinterdäckskrav för tunga fordon. Vi har dock för avsikt att fortsatt följa utvecklingen på området.

Bilaga 1**Förteckning av tidigare rapportering inom regeringsuppdrag
N2015/06815/MRT**Delrapportering den 16 mars 2016

- Cabotagetransporter och åtgärder vid hindrande av fortsatt färd
- Mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider
- Skapar den nuvarande regleringen av beställaransvar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen? (delredovisning 1)
- Krav på dokumentation direkt i samband med vägkontroller av godstrafik
- En översyn av införlivandet av EU:s regler om kombinerade transporter i svensk rätt
- Sveriges bilaterala och multilaterala vägtransportavtal
- Behov av utökade vinterdäckskrav för tunga fordon

Slut- och delredovisningar av vissa frågor

- Obligatorisk prisuppgift vid taxiresor (2016-03-09)
 - Krav på dokumentation direkt i samband med vägkontroller av godstrafik (2016-06-21)
 - Skapar den nuvarande regleringen av beställaransvar tillräckliga förutsättningar för ordningen och reda i transportbranschen? (delredovisning 2) (2016-10-18)
-