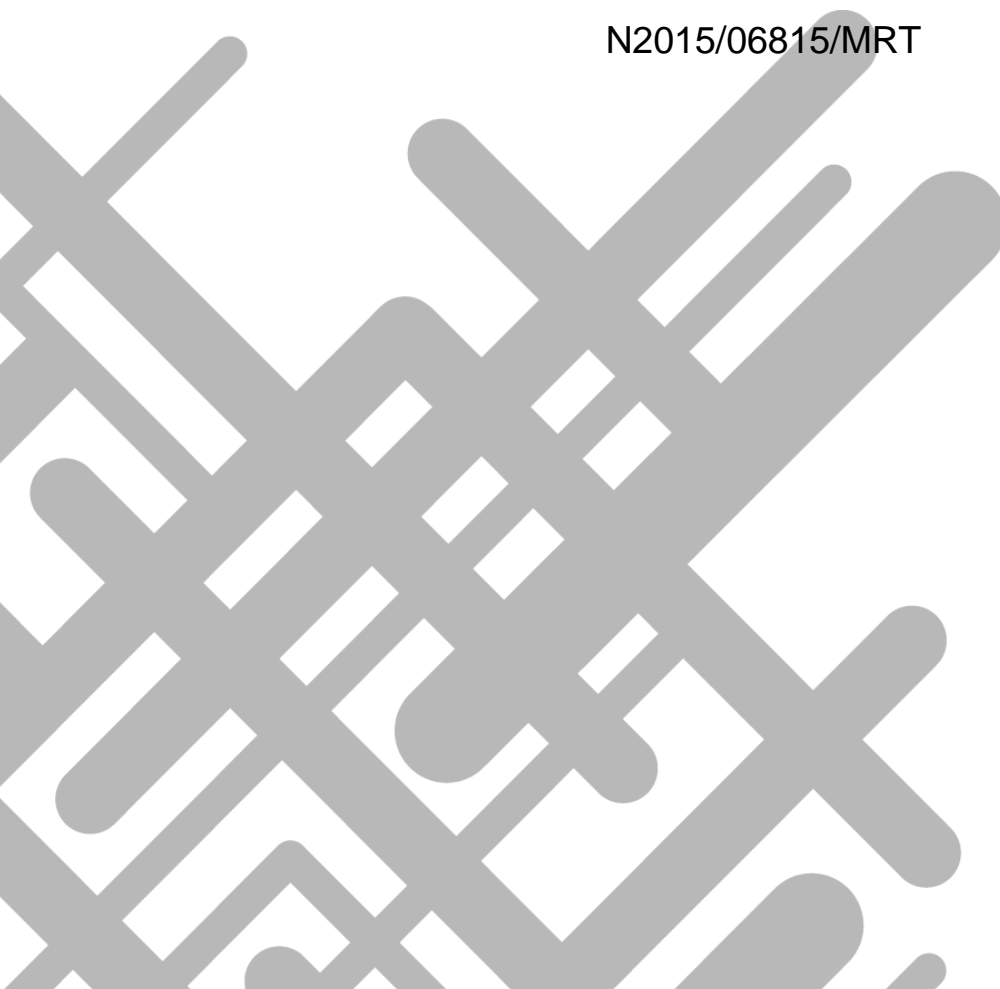


Uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken

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

Delredovisning nr 2 av regeringsuppdrag
N2015/06815/MRT



Innehåll

SAMMANFATTNING	3
1 INLEDNING	4
2 UTREDS OCH LAGFÖRS BESTÄLLARE?	5
2.1 Kartläggning av domar och förundersökningar	5
2.2 Ovanligt med ärenden om beställaransvar	6
3 VARFÖR FÖREKOMMER SÅ FÅ UTREDNINGAR OCH INGA LAGFÖRINGAR?	7
3.1 Granskning av lagförda grundbrott	7
3.1.1 Buss- och godstrafik	7
3.1.2 Taxitrafik	9
3.2 Granskning av inkomna förundersökningar om beställaransvar	9
3.3 Svårigheter med tillämpningen av dagens regler	10
3.4 Sammanfattande iakttagelser	12
4 SLUTSATSER OCH AVSLUTANDE DISKUSSION	13
4.1 Hur kan tillämpningen av nuvarande regler öka?	13
4.2 Det fortsatta arbetet	14

Sammanfattning

Transportstyrelsen har i denna delrapportering kartlagt i vilken utsträckning det förekommer förundersökningar och lagföring gällande beställaransvaret.

Den övergripande bilden att beställaransvar sällan uppmärksammas kvarstår. Vi har inte funnit någon lagföring av beställaransvar under perioden januari 2012 – oktober 2015, och inte heller för tiden dessförinnan eller därefter. Endast en förundersökning har redovisats till åklagare för beslut. Också samtal och kontakter med företrädare för Polismyndigheten ger bilden att antalet rapporter och förundersökningar gällande beställaransvar är sällsynt förekommande.

För att söka efter förklaringar till att det finns så få ärenden om beställaransvar har vi hämtat in utredningarna som gäller de s.k. grundbrotten, och även undersökt ett antal nedlagda förundersökningar gällande beställaransvar.

Vår granskning ger inte en entydig bild. Å *ena sidan* visar framför allt förundersökningarna om beställaransvar att det ofta finns stora utredningssvårigheter. Exempel på komplicerande faktorer vid utredningarna är att inblandade aktörer ofta finns utanför Sverige, att transportkedjan ofta består av många led av beställare, och att avtalen kan innehålla s.k. friskrivningsklausuler. Å *andra sidan* har vi funnit att det i det inhämtade materialet förekommer ett antal ärenden som är mindre komplexa, där det synes som att det funnits förutsättningar för att utreda frågan om beställaransvaret vidare.

Transportstyrelsen kommer i det fortsatta utredningsarbetet att titta vidare på frågan om en ändamålsenlig reglering för beställaransvar. Samtidigt konstaterar Transportstyrelsen att reglerna faktiskt måste användas, om något ansvar för beställaren, i förekommande fall, ska kunna dömas ut. Som viktiga aspekter i det sammanhanget vill Transportstyrelsen lyfta det följande:

- **Antalet kontroller** måste hållas på en godtagbar nivå.
- **Medvetenheten och kunskapen** om reglernas utformning måste säkerställas hos **de tjänstemän som utför kontroller**.
- Det måste säkerställas att det finns **kompetens** för att bedriva utredningar inom yrkestrafikområdet.
- **Medvetenheten och kunskapen** om reglerna måste säkerställas hos **åklagare** och möjligheten att föra talan om **företagsbot** särskilt uppmärksammas.
- Att **internationell rättslig hjälp** begärs i så liten utsträckning medför utredningssvårigheter.

1 Inledning

Beställansvar är ett av flera instrument för att komma till rätta med missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken. Att det finns ett beställansvar kopplat till ett brott eller en överträdelse innebär att inte bara den som begått en otillåten transport kan ställas till ansvar, utan i vissa fall även den som har beställt transporten.

Transportstyrelsen fick den 1 oktober 2015 ett uppdrag av regeringen att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken. En del av uppdraget gäller reglerna om beställansvar. Enligt uppdraget ska Transportstyrelsen se över om den nuvarande regleringen av beställansvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen.

Denna delrapportering utgör en del av vårt arbete inom området beställansvar. Beslut, domar och ärenden har granskats för att ta reda på i vilken grad reglerna om beställansvar tillämpas samt för att se om regleringen i sig skapar problem. Slutsatserna beskrivs i denna delrapport. Det ska dock understrykas att slutsatserna fortfarande är att anse som preliminära. Transportstyrelsens slutgiltiga bedömningar och förslag rörande beställansvaret kommer att redovisas i slutrapport under våren 2017.

De iakttagelser som framförs rör till stora delar arbetet hos Polis- och Åklagarmyndigheterna; myndigheter som Transportstyrelsen under utredningen har haft och har löpande kontakter med. Inom ramen för uppdraget har företrädare för Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten tagit del av utkastet till denna delrapport. Företrädare för dessa myndigheter har lämnat synpunkter på delrapporten.

Transportstyrelsen har även tidigare lämnat en delredovisning avseende beställansvar¹. Vissa relevanta delar från den rapporten finns med i den här delrapporten. Rapporten omfattar såväl gods- och busstransporter som taxitransporter.

¹ Skapar den nuvarande regleringen av beställansvar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen? Delredovisning, 2016-03-09, TSV 2015-3533.

2 Utreds och lagförs beställare?

Dagens regler rörande beställaransvaret innebär, enkelt uttryckt, att en beställare som för egen eller annans räkning yrkesmässigt slutit avtal om en olaglig transport kan göras straffrättsligt ansvarig, om han eller hon haft skäligen anledning att anta att transporten var olaglig. Detta kapitel omfattar en uppdaterad kartläggning av förekomsten av förundersökningar, beslut eller domar som direkt rör beställaransvaret.

2.1 Kartläggning av domar och förundersökningar

Inom ramen för uppdraget har förundersökningar, beslut och domar om beställaransvar för tidsperioden från januari 2012 till och med oktober 2015 rekvirerats.

Från Åklagarmyndigheten har vi fått uppgift om antal förundersökningar och beslut. Under den aktuella tidsperioden har åklagare endast fattat beslut i en förundersökning om beställaransvar. I det ärendet beslutade åklagaren att inte väcka åtal med motiveringen att det inte gick att bevisa att den misstänkte begått gärningen. Med beaktande av hur ärenden om beställaransvar och företagsbot kodas och registreras kan det vara så att det finns några ytterligare ärenden om beställaransvar som inte framgår av den inhämtade statistiken, och som av den anledningen inte kommit till Transportstyrelsens kännedom.

Polismyndigheten har på grund av hur brotten kodas inte kunnat ta fram uppgifter om antal förundersökningar och beslut. Därför har vi inte kunnat få del av kompletta uppgifter om i vilken utsträckning polisen har utrett ärenden om beställaransvar, men som lagts ned utan att förundersökningen redovisats till åklagare.

Däremot har vi genom våra direkta kontakter och informationsutbyte med enskilda tjänstemän hos Polismyndigheten från region Väst fått fram material. Härigenom har vi fått del av 15 utredningar, för tidsperioden 1 januari 2012 och framåt². Ingen av dessa utredningar har redovisats till åklagare. Underlaget är inte representativt för hela landet, men det ger bra information om hur tillämpning av reglerna om beställaransvar går till i olika fall. Vi har också fått muntliga uppgifter från kontakter med tjänstemän hos Polismyndigheten region Syd och region Stockholm.

Förundersökningsledare och annan personal hos polisen har uttryckt uppfattningen att rapporter och utredningar om beställaransvar är mycket sällsynta. Vid samtal med gruppchef och förundersökningsledare i Malmö som tillhör region Syd i september 2016 kunde de erinra sig endast tre förundersökningar om beställaransvar under överskådlig tid. Två av dessa

² Dessa 15 utredningar kommer från region Väst resp. från tidigare Polismyndigheten i Västra Götaland.

hade lagts ned på grund av preskription (d.v.s. ärendena var äldre än 2 år) och den tredje kommer snart att preskriberas. Det kan även här påpekas att när det gäller överträdelse av reglerna om cabotage, som den 1 januari 2015 övergick från straffrättslig påföljd till administrativ avgift, så har Polismyndigheten region Syd inrapporterat 57 ärenden till Transportstyrelsen. Såvitt känt har inget av dessa ärenden föranlett att rapport upprättats och förundersökning inletts om beställaransvar.

2.2 Ovanligt med ärenden om beställaransvar

Vår uppdaterade kartläggning av lagföring och förundersökningar har i stort bekräftat den bild som tidigare funnits. Vi har inte hittat någon lagföring av beställaransvar under perioden januari 2012 – oktober 2015. Inte heller har vi funnit någon lagföring i tiden dessförinnan eller därefter.

Endast en förundersökning har redovisats till åklagare för beslut. Vid samtal och kontakter med företrädare för Polismyndigheten har framgått att rapporter och förundersökningar gällande beställaransvar är sällsynt förekommande.

3 Varför förekommer så få utredningar och inga lagföringar?

Av föregående kapitel framgick att det i princip inte förekommer några domar och mycket få förundersökningar som direkt gäller beställaransvaret. För att finna orsaker till detta har vi granskat förundersökningar, beslut och domar som avser de s.k. grundbrotten. Det vill säga sådana brott där också en utredning/förundersökning gällande beställaransvar skulle kunnat ha aktualiserats. Vi har också granskat ett antal nedlagda förundersökningar om beställaransvar och även inhämtat ytterligare synpunkter genom kontakter med branschen och tjänstemän hos Polismyndigheten.

3.1 Granskning av lagförda grundbrott

För straffansvar för beställare krävs att det har skett en transport som utgör ett brott eller en överträdelse, som är kopplad till en ansvarsregel för beställare. Det ursprungliga brottet eller överträdelsen benämns fortsättningsvis ”grundbrott”. De grundbrott som är kopplade till regler om beställaransvar är olaga yrkesmässig trafik, överträdelse av reglerna om cabotage eller avsaknad av vissa internationella tillstånd samt olaga taxitrafik.³

Beställare anges i ansvarsregeln som den som ”yrkesmässigt för egen eller annans räkning slutit avtal om transporten med trafikutövaren”. En sådan person finns i de flesta fall där grundbrott utretts och lagförts. Undantaget är när transportören utför transport med eget gods eller för egen räkning.

De förundersökningar, beslut och domar som vi granskat hänför sig till perioden januari 2012 - oktober 2015. Polismyndigheten har, av samma anledning som när det gällde uppgifter om beställaransvar, inte kunnat lämna några uppgifter. Från Åklagarmyndigheten har uppgifter inhämtats. Det finns en stor mängd slutförda förundersökningar och i de fall åklagaren har beslutat att väcka åtal har vi hämtat in domen om denna har vunnit laga kraft. Oavsett om åtal väckts eller om åklagare själv har beslutat om lagföring har förundersökningen inhämtats.

För perioden har vi hämtat in och granskat 42 ärenden gällande buss och gods och 15 ärenden gällande taxi.

3.1.1 Buss- och godstrafik

Under perioden har vi fått uppgifter om sammanlagt 42 lagföringar (åtalsunderlåtelse, strafförelägganden och domar), varav 35 avser olaga yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen och 7 avser överträdelser av reglerna om cabotage och avsaknad av vissa internationella tillstånd enligt

³ Se 5 kap. 2 § yrkestrafiklagen (2012:210), 6 § förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och 5 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211).

förordning (1998:786). Endast i två av ärendena framgår att rapport om beställaransvar upprättats.

Den uppfattning som framkommit vid kontakter med polismyndigheten att rapporter och förundersökningar om beställaransvar är sällsynt förekommande, har bekräftats vid genomgången som vi gjort om grundbrotten.

Överträdelse av reglerna om cabotage eller avsaknad av vissa internationella tillstånd

Samtliga utredningar utom en har avsett överskridande av antingen antalet tillåtna cabotagetransporter eller av den tillåtna tiden på sju dagar. En av utredningarna avsåg att förare från s.k. tredjeland saknade förartillstånd.

I nästan samtliga av förundersökningarna har fraktsedlar kopierats där avsändare och mottagare samt i flera fall transportör framgår. I flera av fallen har föraren i förhör lämnat uppgifter om hur han fått uppdraget och närmare om de transporter han utfört. Utifrån dessa uppgifter borde det ha gått att utreda vidare vem som är beställare och om denne haft vetskap eller haft skälig anledning att anta att trafik bedrivits i strid mot regelverket. Där beställare framgår är denne alltid yrkesmässig.

När vi granskat utredningarna om grundbrotten har vi upptäckt bevissvårigheter som hade kunnat uppstå om förundersökning om beställaransvar hade inletts. Bevissvårigheten som kan uppstå är *vad beställaren känt till eller haft skälig anledning att anta vid avtalstillfället*. Förhållanden som råder vid själva avtalstillfället kan ha *förändrats* vid transporttillfället, t.ex. genom att det fordon som används vid transporten kan ha utfört flera cabotagetransporter i landet än som var planerat vid avtalstillfället. En annan svårighet som gäller beställarens insikt är *vilken förare som ska utföra den avtalade transporten*. Om en förare från s.k. tredjeland saknar förartillstånd krävs det för beställaransvar att beställaren vid avtalstillfället visste eller anade vem som skulle vara förare, vilket medborgarskap denne har och huruvida han har förartillstånd.

En annan reflektion är att det i dessa fall hade kunnat uppkomma *praktiska utredningssvårigheter* med anledning av att det är frågan om utländska aktörer och att därför utredningsåtgärder i utlandet hade blivit nödvändiga.

Olaga yrkesmässig trafik

Även i de flesta av dessa ärenden finns det i rapporterna sådana uppgifter som medför att det borde ha gått att utreda vidare vem som är beställare och om denne haft vetskap eller haft skälig anledning att anta trafik bedrivits i strid mot regelverket. Där beställare framgår är denne alltid yrkesmässig.

I det stora flertalet av ärendena är det en svensk transportör som utfört nationell transport utan yrkestrafiktillstånd. Beställaren har i många fall haft sitt säte i Sverige och i flera fall har beställaren slutit avtal direkt med den som utfört transporten och som begått grundbrott. Trots detta synes det som

att vare sig rapport upprättats eller förundersökning inletts om beställaransvar. I flera ärenden är företrädare för beställaren hörd, men förhöret har då främst gällt omständigheterna kring grundbrottet och inte vad beställaren känt till eller haft skälig anledning att anta.

3.1.2 Taxitrafik

Under perioden har sammanlagt 15 lagföringar skett i form av domar och strafförelägganden när det gäller olaga taxitrafik enligt taxitrafiklagen, och till vilken är knutet ett beställaransvar. Det ska påpekas att ansvar för beställare endast kan drabba den som yrkesmässigt har slutit avtal om transporten. Yrkesmässiga beställare förekommer exempelvis vid samhällsbeställda resor. Vid granskningen av förundersökningar och domar har det dock inte förekommit några yrkesmässiga beställare. I huvudsak har det istället rört sig om privatpersoner som spontant har tagit en s.k. svarttaxi hem från nöjesställen. Beställarna har då hörts som vittnen i utredningarna och ibland i processen i stället för som misstänkta för brott.

Såvitt hittills har framkommit finns inte något utbrett problem med yrkesmässiga beställningar av olaga taxitransporter. En avsaknad av sådana beställningar skulle kunna vara orsaken till att det saknas utredning och lagföringar mot beställare i taxibranschen.

Under senare tid har flertalet domar gällande olaga taxitrafik vunnit laga kraft, där förare fått uppdrag förmedlade via en tjänst benämnd Uberpop. Frågan huruvida detta får konsekvenser för företaget som tillhandahåller tjänsten kommer att bevakas i det fortsatta utredningsarbetet.

3.2 Granskning av inkomna förundersökningar om beställaransvar

Sedan den 1 januari 2012 har det inom Polismyndigheten i Västra Götaland upprättats 9 rapporter om brott mot reglerna om beställaransvar. Sedan nya Polismyndigheten började sin verksamhet den 1 januari 2015 har det i region Väst upprättats 6 rapporter om brott mot reglerna. Statistiken är baserad på handräkning av en förundersökningsledare och en utredare i Göteborg.

Inte i något fall har ärendet lett till åtal. Inte heller har ärendena formellt överlämnats till åklagare utan förundersökningarna har lagts ner av polisiär förundersökningsledare.

Brott mot reglerna om beställaransvar i fråga om cabotagetransporter är till sin natur gränsöverskridande och utredningarna kräver i princip alltid kontakt över gränserna. I de fall då det berörda landet godtar att polisen håller telefonförhör med en person som vistas i landet kan dessa kontakter genomföras. Om inte, måste en åklagare överväga om internationell rättslig hjälp ska begäras i det enskilda fallet. Åklagaren ska överväga om en sådan begäran står i proportion till brottslighetens art eller straffvärde. Utifrån att

man inte funnit det motiverat med internationell rättslig hjälp har 8 förundersökningar lagts ner.

Det framgår inte direkt av tillgängliga handlingar vem som verkligen är beställare i det konkreta fallet. Utredningarna har dock visat att i 8 fall har beställningen gjorts från utlandet.

Flera av de berörda bolagen har s.k. friskrivningsklausuler i sina avtal med transportörerna. Dessa klausuler innebär typiskt sett att köparen kräver att avtalets motpart ska följa gällande lagar och regler. Dessa villkor har i utredningarna lett till osäkerhet om i vilken utsträckning beställaren trots allt kunnat ställas till ansvar och föranlett nedlagda förundersökningar i 6 fall. Antalet ärenden stämmer inte överens med antalet nedlagda förundersökningar, eftersom det i några fall har förekommit mer än en nedläggningsgrund. I två ärenden pågår fortfarande utredning.

3.3 Svårigheter med tillämpningen av dagens regler

Vi har i tidigare delrapportering lyft fram ett antal omständigheter som försvårar tillämpningen av dagens regelverk. De olika svårigheterna förtjänar att lyftas igen här, men i mer kortfattad form⁴.

Antal kontroller och kontrollernas omfattning

Kontrollernas omfattning och inriktning är beroende av kontrollanternas kompetens och erfarenhet. Att ett fordon på väg stoppas och kontrolleras innebär inte att allt kring fordonet, föraren och transporten kontrolleras. Inte alla poliser som utför kontroller av yrkesmässig trafik har tillräcklig kunskap och kompetens för att kunna utföra en heltäckande kontroll i samtliga delar. Omfattningen av kontrollen bestäms också många gånger utifrån rationella överväganden hos den enskilda polismannen, sådana överväganden kan röra frågor som: vilka överträdelser är de allvarligaste och finns förutsättningar att bevisa en viss överträdelse i ett specifikt fall. I många fall rapporterar polisen inte brott som inte förväntas leda till fällande dom.

Det finns en oro hos företrädare för branschen och hos flera poliser för hur övervakningen av den yrkesmässiga trafiken kommer att fungera framöver. Det gäller dels säkerställandet av antalet personer med den särskilda behörighet som krävs för att kunna utföra vissa kontroller, dels hur organisationen av trafikpoliserna kommer att se ut. Det finns tecken som pekar på att de poliser som idag har särskild kompetens för att utföra kontroller av tung trafik blir färre till antalet. I den nya organisationen inom Polismyndigheten har tre av de sju regionerna valt att ta bort de särskilda trafiksektionerna och föra över ansvaret för trafikgrupperna till lokalpolisområden.

⁴ För mer omfattande resonemang i denna del hänvisar vi därför till delrapporten: Skapar den nuvarande regleringen av beställaransvar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen? - Delredovisning, 2016-03-09, TSV 2015-3533.

Svårighet att kontrollera

Vid kontroll av cabotagetransport är det ofta svårt att direkt vid vägkontrollen få fram handlingar som visar på samtliga de transporter som fordonet utfört i Sverige. Det finns inga krav på att transportdokumenten ska finnas i fordonet. Det pågår ett regelarbete på EU-nivå där Sverige arbetar för att ett sådant krav ska införas.

Svårighet att kommunicera

Själva kontrollerna kan i sig innebära flera praktiska svårigheter, såsom att tolk ofta behövs. Transportdokumenten kan också medföra översättningsproblem. När det gäller kontakten med trafikutövaren sker denna ofta på telefon från kontrollplatsen, på ett annat språk och med osäkerhet om vilken roll personen man pratar med har.

Gränsöverskridande brott och överträdelser

Överträdelser av reglerna om cabotage, och många gånger även olaga yrkesmässig trafik, är gränsöverskridande. Om förundersökning inleds kan det därför krävas utredningsåtgärder i form av bl.a. förhör utomlands. I de flesta fall krävs då en begäran om internationell rättslig hjälp och sådan beslutas av åklagare. Åklagaren ska göra en bedömning i det enskilda fallet. En erfarenhet från arbetet med förundersökningarna kring beställansvar är att en begäran om internationell rättslig hjälp inte bedöms som proportionerlig eftersom påföljden bara kan förväntas leda till ett bötesstraff. Detta har lett till att förundersökningen har lagts ned i ett antal fall.

Osäkerhet kring gränsdragningar mellan otillåten cabotage och olaga yrkesmässig trafik

Det finns en osäkerhet kring grundbrotten idag – vad som är överträdelse av reglerna om cabotage och vad som är olaga yrkesmässig trafik. Det har betydelse även vad gäller beställansvaret eftersom vad som krävs av beställare skiljer sig åt beroende på grundbrott.

Beställare i flera led

En annan svårighet som polisiära förundersökningsledare har gett uttryck för är att det kan vara svårt att fastställa vem som är beställare och vem som har gjort vad i en, ofta lång, transportkedja avseende en och samma transport. Förekomsten av s.k. friskrivningsklausuler vållar också frågor kring bevisbördan.

Olika sanktionssystem vid otillåten cabotage

Vid överträdelse av reglerna om cabotage är det Transportstyrelsen som beslutar om sanktionsavgift för grundöverträdelserna medan beställansvaret utreds av polis och åklagare. Att utredningarna handläggs av olika myndigheter, trots en och samma grundöverträdelse, riskerar att relevant information inte tas om hand på bästa sätt.

3.4 Sammanfattande iakttagelser

Granskningen av förundersökningar, beslut och domar av de s.k. grundbrotten pekar på att beställaransvaret ägnas liten uppmärksamhet vid utredningarna. I endast två fall i det granskade materialet har rapport om beställaransvar upprättats. Vi har inte hittat något entydigt svar på den bakomliggande orsaken utan det rör sig sannolikt om flera olika orsaker. Vad gäller grundbrotten har vi hittat många fall där det förefaller som att beställaransvaret inte har utretts, även när det funnits uppgifter som kunnat leda till vidare utredning. Det är tänkbart att det dock i vissa fall funnits omständigheter som inte framgår av handlingarna, men som inneburit att man funnit goda skäl för att inte utreda beställaransvaret.

När de gäller de granskade utredningarna kring beställaransvar har vi beskrivit diverse utredningssvårigheter, varav en övervägande del uppkommer när transporten eller avtalsförhållandena är gränsöverskridande. Det är t.ex. mycket svårt i praktiken att hålla förhör med personer som befinner sig i de flesta länder utanför Sverige. En annan svårighet rör bevisningen, nämligen när avtalet mellan beställaren och transportören innehåller en klausul om att transportören ska följa tillämpliga lagar och regler. Ytterligare en svårighet med beställaransvaret kan bero på svårigheter att tolka gällande regler.

För taxitrafik förefaller det utifrån det inhämtade materialet inte som att yrkesmässiga beställningar av olaga taxitrafik förekommer i någon större utsträckning. Som nämnts ovan fortsätter vi dock att bevaka hur taximarknaden ter sig i detta avseende.

4 Slutsatser och avslutande diskussion

Transportstyrelsen har i denna delrapportering kartlagt i vilken utsträckning det förekommer lagföring och förundersökningar gällande beställaransvaret. Vi har också undersökt hur och i vilken mån frågor om beställaransvaret beaktats när det s.k. grundbrottet har utretts.

Transportstyrelsen kan bekräfta att den övergripande bilden att beställaransvar sällan uppmärksammas fortfarande kvarstår. Vi har inte funnit någon lagföring av beställaransvar under perioden januari 2012 – oktober 2015. Inte heller har vi funnit någon lagföring i tiden dessförinnan eller därefter. Endast en förundersökning har redovisats till åklagare för beslut. Vid samtal och kontakter med företrädare för Polismyndigheten har framgått att antalet rapporter och förundersökningar gällande beställaransvar är sällsynt förekommande.

En förklaring till att beställaransvaret beaktas så pass sällan är att denna typ av brott ofta är svårutredda. Många beställare finns utanför landets gränser och är således ”oåtkomliga” för svenskt rättsväsende. Brottens straffskalor talar emot att begära internationell rättslig hjälp. Det framgår inte konkret av de transporthandlingar som kan kontrolleras vem som är beställare. De handlingar som finns tillgängliga är dessutom ofta bristfälligt eller felaktigt ifyllda. Många företag, beställare och transportörer, använder sig av s.k. friskrivningsklausuler i sina avtal vilket leder till osäkerhet om hur långt deras ansvar sträcker sig i straffrättsligt avseende.

Trots att denna typ av utredningar ofta är mycket komplicerade indikerar Transportstyrelsens granskning av inhämtat material att även till synes mindre komplicerade fall inte leder till någon åtgärd. Många utredningar av grundbrott när det gäller godstrafik innehåller uppgifter där beställare framgår och i en stor del av dessa har även beställaren sitt säte i landet. Flertalet ärenden synes på det stadiet vara av enkel beskaffenhet och där goda förutsättningar borde ha funnits att bedriva förundersökning. Inte i heller dessa fall verkar beställaransvaret ha utretts.

4.1 Hur kan tillämpningen av nuvarande regler öka?

Oavsett hur reglerna om beställaransvar är formulerade måste frekvensen av upprättade rapporter öka, utredning bedrivs i de fall där det finns anledning att anta att brott begåtts och samtliga möjligheter till utredningsåtgärder tillvaratas. Lagföring kommer annars aldrig att ske i de fall beställaren brutit mot dessa regler. Detta sagt med vetskap om att ansvariga myndigheter samtidigt har utmaningen att väga detta mot tillgängliga resurser och nödvändiga prioriteringar. När det gäller beställaransvaret vill Transportstyrelsen ändå lyfta följande som viktiga aspekter:

- **Antalet kontroller** måste hållas på en godtagbar nivå, eftersom antalet upptäckta brott är beroende av antal kontroller och dess omfattning.
- **Medvetenheten och kunskapen** om reglernas utformning måste säkerställas hos **de tjänstemän som utför kontroller** för att säkra upp att förstahandsåtgärderna på plats håller bra kvalitet.
- Det måste säkerställas att det finns **kompetens** för att bedriva utredningar inom yrkestrafikområdet för att **förundersökningar** ska kunna bedrivas effektivt och med hög kvalitet i övrigt.
- **Medvetenheten och kunskapen** om reglerna måste säkerställas hos **åklagare** och möjligheten att föra talan om **företagsbot** särskilt uppmärksammas.
- Att **internationell rättslig hjälp** begärs i så liten utsträckning medför utredningssvårigheter.

4.2 Det fortsatta arbetet

Transportstyrelsen kommer i det fortsatta arbetet att titta vidare på en ändamålsenlig reglering för beställansvar. Detta arbete kommer ske med utgångspunkt i de iakttagelser som redovisats i denna delrapport samt i samverkan med Polis- och Åklagarmyndigheterna samt representanter för olika branschförbund på området.