



TSG
2017-3925

Tillståndsmätning 2019

Kontroll av regelfterlevnad inom yrkestrafik på väg avseende godstransporter samt mätning av sociala villkor bland lastbilsförare

© Transportstyrelsen
Väg och järnväg

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2017-3925

Författare Mikael Kyller, Michael Stridsberg, Karin Bengtsson
Månad År Oktober 2019

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

En välfungerande transportmarknad är en förutsättning för att människor och varor ska kunna röra sig fritt och för att säkerställa tillgänglighet i hela landet. Att regler och krav följs är centralt för att skapa en fungerande marknad med rättvisa villkor och fungerande konkurrens.

Transportstyrelsen och andra myndigheters arbete för regelefterlevnad syftar till att möjliggöra en sådan situation. Genom tillståndsmätningen får vi en bild av hur väl företagen som är verksamma på marknaderna för yrkestrafik på väg lever upp till de krav som finns.

I denna rapport redovisas resultaten från mätningen avseende godstransporter. Dessutom presenteras resultat om förarnas sociala villkor. En rapport om regelefterlevnaden inom buss och taxi presenterades i mars 2019.

Arbetet med tillståndsmätningen har utförts tillsammans med Intermetra (numera Point AB) som varit vår statistik konsult i detta arbete.

Vi vill rikta ett särskilt tack till Polismyndigheten som genom arbetet i fält möjliggör denna undersökning. Ett tack riktas även till Skatteverket och Trafikverket som bidrar med viktiga underlag.

Borlänge, september 2019

Petra Wermström
Avdelningsdirektör Väg och järnväg

Sammanfattning

Regelefterlevnaden bland godstransporter på väg ökar inom de flesta kontrollerade områden. Inom ett flertal områden, såsom körkortsbehörigheter och nykterhet, är efterlevnaden fullständig. Samtidigt finns enstaka, men viktiga, aspekter som utvecklas i en oroväckande riktning.

För tredje gången har vi tillsammans med Polisen genomfört en tillståndsmätning inom yrkestrafiken. Mätningarna görs vart tredje år och ger en representativ bild av hur väl yrkestrafikföretag följer de krav och regler som finns i såväl nationell som internationell lagstiftning. Just den representativa bilden gör denna mätning unik, då ordinarie kontroller och tillsyn som vi och Polisen bedriver är riskbaserad och således inte fångar ett representativt urval.

Vad gäller godsekipagens regelefterlevnad ser vi ett flertal steg i positiv riktning, inte minst inom de fokusområden som identifierats vid tidigare mätningar. Förbättringar har skett gällande exempelvis teknisk beskaftenhet och lastsäkring. Däremot ser vi indikationer om att hastighetsefterlevnaden försämrats, vilket är oroande. Vi ser även en ojämn utveckling rörande efterlevnad av kör- och vilotider. Medan svenska förare blivit bättre på att följa dessa regler visar utländska förare upp en sämre efterlevnad. Detta riskerar att få konsekvenser för såväl risken för olyckor som förutsättningarna för rättvisa villkor inom åkerinäringen.

Beträffande kontrollen av skatter och avgifter kan sägas att resultat i denna mätning i hög grad liknar resultatet vid mätningen som genomfördes 2015. De allra flesta företag är registrerade för F/FA-skatt och moms, en knapp femtedel av företagen hade vid avstämningen en skuld på sitt skattekonto, men de flesta skulder är små och uppgick till mindre än 10 000 kr. Vi ser en liten, men ändå noterbar ökning av skulder restförda hos Kronofogden och att andelen restförda skulder över 50 000 kr har ökat betänkligt.

Studien om lastbilsförarnas sociala villkor visar att förarna generellt sett trivs med sitt arbete och är nöjda med sina arbetsförhållanden oavsett om de arbetar för svenska eller utländska arbetsgivare. Däremot visar resultaten tydliga skillnader i hur förutsättningarna för förarnas arbete ser ut.

80 procent av förarna som arbetar för utländska arbetsgivare tillbringar minst 3 nätter/vecka i lastbilen och en fjärdedel av dem tillbringar 6-7 nätter/vecka i lastbilen, att jämföra med 20 procent av de förare som kör för svenska arbetsgivare som tillbringar minst 3 nätter/vecka i lastbilen. Studien

visar också att en femtedel av förarna som kör för utländska arbetsgivare bara kommer hem någon gång per halvår.

De allra flesta förare uppger att de arbetar mellan 31-50 timmar/vecka, oavsett var arbetsgivaren är stationerad men lönemässigt skiljer det en hel del mellan dessa två grupper. Förare som kör för svenska arbetsgivare tjänar omkring 23 000-25 000 kronor efter skatt när de jobbar runt 31-50 timmar/vecka medan förare som kör för utländska arbetsgivare tjänar runt 15 000 kronor även om variationerna är större i denna grupp.

En övergripande och generell slutsats som går att dra av resultaten i årets mätning är att regelefterlevnaden totalt sett har blivit bättre och bättre sedan mätningarna inleddes år 2012. Att det finns några få enskilda delar som avviker från mönstret förklarar inte den slutsatsen. För första gången sedan mätningarna inleddes har vi i denna gång också haft möjlighet att undersöka lastbilsförarens sociala villkor. Slutsatsen vi kan dra av de resultaten är att de olikheter i villkor vi misstänkt finns, visat sig stämma. Till exempel att förare med arbetsgivare registrerade i Sverige har en högre lön och att de tillbringar färre nätter sovande i lastbilen än förare med arbetsgivare registrerade i ett annat land.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
INNEHÅLL	6
1 INLEDNING	10
1.1 Bakgrund och uppdrag	10
1.1.1 Ett uppdrag – två rapporter	10
1.2 Syfte	11
1.3 Metod	11
1.3.1 Tillståndsmätningen	13
1.3.2 Kontroll av skatter och avgifter	14
1.3.3 Fördjupning om lastbilsförarens sociala villkor	15
1.4 Resultat från tidigare tillståndsmätningar	16
1.5 Rapportens disposition	17
2 LAGSTIFTNING FÖR YRKESTRAFIK	18
2.1 Gällande lagstiftning på yrkestrafikområdet	18
2.1.1 Krav på förare	18
2.1.2 Krav på företag	19
2.1.3 Krav på fordon och släp	19
2.2 Sentida regelförändringar	20
2.2.1 Ny tolkning av reglerna kring cabotagetransporter	20
2.2.2 Uttag av normal veckovila i fordonet är inte tillåtet	21
2.2.3 Förlängd tid för klampning av fordon	21
3 GODSTRANSPORTMARKNADENS UTFORMNING	23
4 RESULTAT FRÅN TILLSTÅNDSMÄTNINGEN	24
4.1 Fokusområden	24
4.2 Kontroll av förare	25
4.2.1 Knappt sex av tio förare har svenskt körkort	25
4.2.2 I stort sett alla har rätt behörigheter	25
4.2.3 Fullständig efterlevnad gällande alkohol och droger	26
4.2.4 Steg i såväl rätt som fel riktning beträffande kör- och vilotider	26
4.3 Kontroll av företag	27
4.3.1 65 procent av företagen är registrerade i Sverige	27
4.3.2 Alla har nödvändiga tillstånd	28
4.3.3 Få företag rapporterade för överträdelser gällande kör- och vilotider	28
4.4 Kontroll av fordon	29
4.4.1 Lägre andel svenskregistrerade fordon och släp	29
4.4.2 Fler fordon är i bättre skick	30

4.4.3	Även släpen är i bättre skick	31
4.4.4	Tydliga brister rörande hastighetsefterlevnad	32
4.4.5	Färre fordon med sedan tidigare kända fel	34
4.4.6	Fler tomtransporter och låg andel kombi- och cabotagetransporter	35
4.4.7	Något bättre säkrad last	35
4.4.8	Färre hindras från att köra vidare	36
5	RESULTAT FRÅN KONTROLL AV SKATTER OCH AVGIFTER	38
5.1	Lika många tillståndshavare som 2015	38
5.2	Hälften av företagen är äldre än tio år	38
5.3	Små företag dominerar branschen	39
5.4	Stor andel små skatteskulder	40
5.5	Fler skulder hos Kronofogdemyndigheten	41
6	RESULTAT FRÅN FÖRDJUPNINGEN KRING LASTBILSFÖRARES SOCIALA VILLKOR	42
6.1	Om undersökningen	42
6.1.1	Hög svarsfrekvens	43
6.1.2	Uppdelning mellan svenska och utländska arbetsgivare	43
6.2	Bakgrundsfrågor om förarna	44
6.2.1	Sex av tio förare är svenska	44
6.2.2	Nästan alla lastbilsförare är män	44
6.2.3	Lastbilsförare i alla åldersgrupper	44
6.2.4	Många är erfarna yrkesförare	45
6.3	Arbetsrelaterade frågor kring den aktuella transporten	46
6.3.1	64 procent uppger att arbetsgivaren är registrerad i Sverige	46
6.3.2	Nära 9 av 10 förare är anställda av ett transportföretag	47
6.3.3	65 procent omfattas av kollektivavtal	47
6.3.4	Fast lön per månad vanligaste ersättningsformen för svenska förare	48
6.3.5	En procent av transportererna är cabotagetransporter	49
6.4	Lastbilsförares sociala villkor	49
6.4.1	De flesta arbetar mellan 31-50 timmar per vecka	49
6.4.2	Stora löneskillnader beroende på var arbetsgivaren är registrerad	50
6.4.3	Inställning till yrkesförhållanden	51
6.4.4	Stora skillnader i hur ofta förare övernattar i sina lastbilar	53
6.4.5	Hälften förarna som kör för utländska företag kommer inte hem varje vecka	55
6.4.6	Annat arbete än som yrkesförare tung lastbil	56
7	SLUTSATSER	57
8	BILAGOR	59
8.1	Blankett gods	59

8.2	Blankett sociala villkor	80
-----	--------------------------------	----

1 Inledning

1.1 Bakgrund och uppdrag

Sveriges position som ett litet, exportberoende land i Europas utkant gör oss särskilt beroende av tillförlitliga transporter för att samhället och ekonomin ska fungera. En förutsättning för fungerande transporter är att konkurrensen inom transportnäringen sker på lika villkor. Det ska inte löna sig att fuska med olika regelverk och bestämmelser och därigenom skaffa sig konkurrensfördelar jämfört med de aktörer som sköter sig. För att säkerställa att konkurrensen fungerar utförs löpande kontroller och tillsyn för att säkerställa att fusk minimeras och straffas när det förekommer. Dessa löpande kontroller kompletteras med mätningar som denna tillståndsmätning för att få en bild av det generella tillståndet inom yrkestrafiken.

Tillståndsmätningarna i Transportstyrelsens regi har sin bakgrund i ett regeringsuppdrag som gavs till oss och dåvarande Rikspolisstyrelsen 2012.¹ Uppdraget gick bland annat ut på att ta fram en ordning för att löpande mäta regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg.² I slutredovisningen av uppdraget föreslogs att mätningar av regelefterlevnaden ska utföras regelbundet. Dessa föreslogs även inkludera mätningar kring registrering av skatter och avgifter. Mätningarna föreslogs omfatta buss, gods och taxi samt utföras vart tredje år. I enlighet med förslaget utfördes en mätning 2015.³ Mätningen som redovisas i denna rapport är den tredje som utförts.

I samband med tillståndsmätningen 2015 genomfördes även en metodstudie kring lastbilsförarens sociala villkor.⁴ Det huvudsakliga syftet med den studien var att ta reda på om en framtagna metod fungerade för att fånga en bild av under vilka villkor lastbilsförare arbetar. Resultaten visade sig vara positiva, vilket gjort att årets tillståndsmätning kompletterats med en fullstor studie kring lastbilsförarens sociala villkor.

1.1.1 Ett uppdrag – två rapporter

I den förra versionen av tillståndsmätningen presenterades alla tre delområden i en och samma rapport. Till årets version har två rapporter publicerats. Den första innehöll områdena buss och taxi, medan denna andra del innehåller resultaten från tillståndsmätningen avseende gods samt en mätning av sociala villkor bland lastbilsförare.

¹ Uppdrag om regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg (2012-03-08) N2012/1374/TE. Sedan 2015 har Rikspolisstyrelsen varit del av polisens omorganisation och är idag en del av Polismyndigheten.

² En tillståndsmätning genomfördes av Vägverket 2007/2008, men den mätningen följdes inte upp.

³ Transportstyrelsen (2016) Regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg – Tillståndsmätning 2015, dnr. TSG 2014-1465.

⁴ Bilaga 4 i ovanstående rapport.

Anledningen till att vi gjort denna uppdelning är att vi under arbetets gång råkade ut för problem som låg utanför vår kontroll. För att kunna läsa av information om kör- och vilotider och hastighetsefterlevnad från fordonens färdskrivare använder Polisen viss teknisk utrustning. Denna byttes ut under sensommaren 2018 och var tänkt att vara i drift till dess att tillståndsmätningen avseende godstransporter ursprungligen var planerad att genomföras. Bytet drabbades dock av tekniska problem och blev därför försenat. Då informationen om efterlevnad av kör- och vilotider och hastighetsefterlevnad är vitala delar av tillståndsmätningen såg vi det inte som ett realistiskt alternativ att genomföra mätningen utan att kunna undersöka dessa parametrar. Därför sköts mätningen i dessa delar upp och genomfördes istället våren 2019. För att inte få onödigt mycket eftersläpning på de resultat vi sedan tidigare fått in i buss- och taximätningarna valde vi att dela upp rapporteringen i två delar.

Det faktum att mätningen av godstransporter gjordes först 2019 innebär inte att vi även framöver frångår den ursprungliga planen om att genomföra tillståndsmätningar vart tredje år.

1.2 Syfte

Syftet med tillståndsmätningen är att få en bild av hur väl de regler som finns på transportområdet följs av aktörerna på marknaderna. Då ordinarie tillsyn och kontroller inte sker slumpmässigt kan utfallet från dessa inte användas för att uppskatta hur väl reglerna följs i allmänhet. Denna mätning kan däremot ge en mer korrekt bild av i vilken utsträckning reglerna efterlevs.

Syftet med fördjupningen om lastbilsförarens sociala villkor är att få kunskap om vilka villkor förarna arbetar under och vilka skillnader som kan finnas mellan förare som kör för svenska respektive utländska företag. Delen om sociala villkor är därför ett högst relevant och intressant komplement till resultaten från den ordinarie tillståndsmätningen.

1.3 Metod

Tillståndsmätningen genomförs av polisen genom vägkontroller. Det som skiljer dessa kontroller från de Polisen normalt sett utför är att dessa görs slumpmässigt. Var lastbilar ska stoppas och vilka som ska kontrolleras har beräknats genom en statistisk urvalsmetod som syftar till att fånga en så representativ bild som möjligt. Polisens arbete är normalt sett erfarenhetsbaserat och kontroller riktas främst mot fordon som uppfattas som misstänkta.

Mätningarna utfördes under tre veckor under våren 2019 (undantaget skatter och avgifter). De aktuella veckorna framgår av Tabell 1. Då mätningen av gods blev försenad (se avsnitt 1.1.1) var det inte möjligt att genomföra

mätningen vid en liknande tidpunkt som vid förra mätningen, som gjordes under hösten 2015. I samråd med såväl Polisen som branschen har vi gjort bedömningen att förändringen i tid dock inte bör påverka resultaten i någon betydande mening.

Tabell 1: Mätpunkter för tillståndsmätningens olika delar.⁵

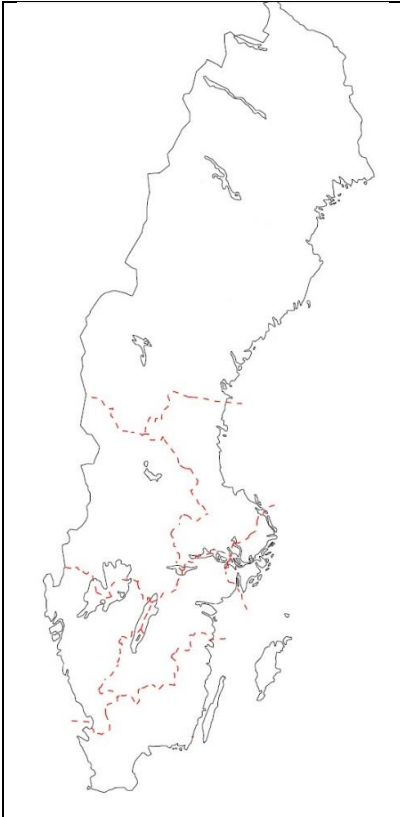
Delmätning	Tidpunkt
Tillståndsmätning gods	Vecka 12-14, 2019
Sociala villkor	Vecka 12-14, 2019
Skatter och avgifter	Vecka 48, 2018

Tillståndsmätningen avseende godstransporter och studien om lastbilsförarens sociala villkor utförs vid samma tillfälle. Urvalet för de förare som väljs ut är således beroende av vilka ekipage som stoppas.

Tillståndsmätningarna utförs i samtliga sju polisregioner som finns i landet. I respektive polisregion ingår två eller flera län. Vilka län som ingår i respektive region framgår av Tabell 2. De län som ingått i mätningen är understrukna.

⁵ Vid tillståndsmätningen fick ett par regioner förlängd tid för att genomföra undersökningen då akuta händelser gjorde att de inte kom upp i det antal kontrollerade fordon som varit målet. Vi bedömer att förlängningen av tid inte påverkat resultatet.

Tabell 2: Polisregioner.

	Polisregion	Ingående län
	Bergslagen	<u>Dalarna</u> , Värmland, Örebro
	Mitt	Gävleborg, Uppsala, <u>Västmanland</u>
	Nord	Jämtland, <u>Norrbottn</u> , Västerbotten, Västernorrland
	Stockholm	<u>Stockholm</u> , Gotland
	Syd	Blekinge, Kalmar, Kronoberg, <u>Skåne</u>
	Väst	Halland, <u>Västra Götaland</u>
	Öst	<u>Jönköping</u> , Södermanland, Östergötland

Källa: Polisen, Lantmäteriet, egen bearbetning.

Denna uppdelning innebär att hela landet ingår i undersökningen, men kontroller görs inte i samtliga län. Detta resulterar i en viss övervikt för län i södra Sverige samt de mer befolkningstäta länen.

Utvecklandet av applikationerna och bearbetning av data som samlats in har gjorts av konsultföretaget Intermetra. I de resultat som levererats till oss har alla uppgifter som skulle kunna röja individers identitet sållats bort. Vi har således ingen möjlighet att identifiera respondenterna. Vi har inte heller någon möjlighet att koppla samman respondenten i fördjupningen om sociala villkor med det ekipage som kontrollerats i tillståndsmätningen.

1.3.1 Tillståndsmätningen

De tre huvudsakliga områden som kontrolleras i tillståndsmätningen är:

- Förare
- Företag
- Fordon

Gällande förare kontrolleras exempelvis att denne har rätt behörighet för att framföra det aktuella fordonet och om han eller hon är alkohol- eller drogpåverkad. Gällande företaget kontrolleras till exempel att det innehar korrekta tillstånd för transporten. Slutligen kontrolleras fordonet, där bland annat teknisk beskaffenhet kontrolleras. Förutom de tre huvudsakliga områdena kontrolleras för godstransporter även lasten utifrån ett antal parametrar, såsom om den är säkrad på ett korrekt sätt.

Kontrollerna av lastbilar görs på ett urval av platser längs med vägarna i de olika polisregionerna och genomförs på det statliga huvudvägnetets mest trafikstarka vägar; Europavägar, Riksvägar och Primära länsvägar. I möjligaste mån används befintliga kontrollplatser, men även andra platser används för att genomföra kontrollerna. En skillnad jämfört med buss- och taximätningarna är att lastbilarna blir stoppade för att genomgå kontroll, de väljs inte ut bland stillastående fordon.

För att underlätta polisens arbete så mycket som möjligt fyller de i en digital blankett på en surfplatta i samband med att kontrollerna utförs.⁶ På så sätt säkerställs att inga moment glöms bort och att allt kan fyllas i på ett enkelt sätt. För att inga fel ska inträffa vid överförande av data kan blanketten fyllas i utan internetanslutning. Uppgifterna tankas sedan över när Polisen befinner sig på en plats med stabil internetuppkoppling.

1.3.2 Kontroll av skatter och avgifter

Kontrollen av skatter och avgifter är en del av tillståndsmätningen och utförs genom att Skatteverket via avläsningar i sina register och databaser kontrollerar hur många tillståndshavare som är registrerade för F-skatt, FA-skatt och arbetsgivaravgift.⁷ Utöver detta kontrolleras även om tillståndshavarna har registrerade skulder på sina skattekonton eller om de har skulder restförda hos Kronofogdemyndigheten.

Den kontroll Skatteverket gör omfattar samtliga åkeriföretag med tillstånd i Sverige. Det innebär ett totalurval av svenska företag medan utländska företag inte kontrolleras alls, till skillnad från Polisen som i sitt slumpmässiga urval kontrollerar både svenska och utländska företag. Detta innebär att jämförelser inte kan göras rakt av mellan efterlevnaden av de områden som kopplar till företagen i tillståndsmätningen och kontrollen av skatter och avgifter.

⁶ Blanketten finns i bilaga 8.1.

⁷ F-skatt innebär att en näringsidkare själv ansvarar för att betala in preliminärskatt och egenavgifter. FA-skatt betalar den som både bedriver näringsverksamhet och är anställd. Arbetsgivaravgift betalas av arbetsgivaren för de personer som är anställda i verksamheten. För mer ingående förklaringar, se skatteverket.se

1.3.3 Fördjupning om lastbilsförarens sociala villkor

Studien om lastbilsförarens sociala villkor är i hög utsträckning separerad från den ordinarie tillståndsmätningen. Till att börja med är det inte en kontroll av regelefterlevnad, utan ett sätt att få kunskap om vilka förhållanden som råder för personer som arbetar som lastbilsförare. Vidare är det lastbilsförarna själva som svarar på frågorna i denna fördjupning.

Mätningen av lastbilsförarnas sociala villkor görs samtidigt som kontrollen av regelefterlevnaden. Detta görs genom att föraren, under tiden kontrollen av fordonet pågår, ges möjlighet att fylla i en enkät på en surfplatta. Således är urvalet av förare som blir aktuella för att svara på enkäten beroende av vilka fordon som kontrolleras i tillståndsmätningen. I och med att fordonen väljs ut efter en slumpliknande urvalsmodell finns ändå en viss slumpmässighet i urvalet.

Enkäten finns översatt till 32 språk och möjliggör således för de flesta förare att besvara enkäten på ett språk de hanterar. Utformningen av enkäten har stämts av vid ett möte med företrädare för branschen som hölls den 22 mars 2018.⁸ Vissa revideringar gjordes utifrån de synpunkter vi fick in.

Enkäten om lastbilsförarens sociala villkor är uppdelad i fem olika frågeområden:⁹

- Bakgrundsfrågor (tex kön, ålder, nationalitet)
- Arbetsrelaterade frågor kring aktuell transport (tex anställningsform, typ av ersättning, kollektivavtal)
- Frågor om sociala förhållanden (tex lön, genomsnittlig arbetstid, påståenden kring arbetsförhållanden)
- Frågor om eventuellt annat arbete
- Övriga kommentarer (möjlighet för föraren att kommentera enkäten eller sitt arbete som yrkesförare).

Vid metodstudien av denna enkät var svarsfrekvensen mycket hög, omkring 90 procent av de tillfrågade valde att svara på enkäten. Denna svarsfrekvens kan ha flera anledningar. Medan kontrollen pågår kan föraren ändå inte köra vidare med fordonet, och att fylla i enkäten kan ses som ett lika gott tidsfördriv som något annat. Något som inte heller går att bortse ifrån är att förarna kan känna en viss press att besvara enkäten i och med att det är Polisens personal som överlämnar surfplattan. För att minska risken för sådan press har vi i instruktionerna tydliggjort att polisen inte har möjlighet

⁸ Vid mötet deltog, utöver Transportstyrelsen, företrädare för Sveriges Åkeriföretag, Transportföretagen, Transportindustriförbundet, Transportarbetareförbundet och Näringsdepartementet.

⁹ Enkäten finns i bilaga 8.2.

att se svaren och att det är frivilligt att besvara enkäten. Vi har även försökt åtgärda oklarheter som upptäcktes vid metodstudien. Detta för att föraren inte ska behöva be polisen om hjälp för att besvara enkäten.

1.4 Resultat från tidigare tillståndsmätningar

Tillståndsmätningar har genomförts av Transportstyrelsen vid två tidigare tillfällen, 2012 och 2015. Jämförelser med 2015 års resultat kommer kontinuerligt att redovisas i resultatdelarna. Då alla polisregioner inte ingick vid mätningen 2012 görs jämförelser med den mätningen endast i vissa fall. Resultaten från mätningen om lastbilsförarens sociala villkor kommer bara att jämföras med studien från 2012 i enstaka fall, då den studien endast syftade till att testa metoden. Här görs en kort summering av de huvudsakliga resultaten från de tidigare mätningarna.

I tillståndsmätningen 2012 framkom att regelefterlevnaden generellt var hög vad gällde faktorer med koppling till förarna. Det som stack ut på ett tydligt negativt sätt var efterlevnaden av kör- och vilotider. Omkring hälften av de kontrollerade förarna hade brister kopplade till detta område. Ett annat problemområde var den tekniska beskaffenheten bland fordon och släp. Även hastighet och lastsäkring var områden med en hög andel ekipage som inte följde regelverken.

I samband med tillståndsmätningen 2015 observerades i hög utsträckning liknande resultat som vid mätningen 2012. En rejäl förbättring kunde noteras för området kör- och vilotider. Trots förbättringen var det ändå ungefär en tredjedel av förarna som fortfarande hade brister inom detta område. De omfattande förbättringarna som kunde ses beträffande efterlevnad av hastighet kunde sannolikt i hög grad tillskrivas en ändring i mätmetod och instruktioner till fältpersonalen.

Båda mätningarna visade på god efterlevnad gällande företagens registrering av F/FA-skatt och skulder på skattekontot. Liknande resultat framkom trots att både metodik och mättpunkt justerats mellan mätningarna.

Den metodstudie om lastbilsförarens sociala villkor som genomfördes i samband med tillståndsmätningen 2015 gav även vissa indikationer om skillnader i arbetsförhållanden mellan svenska och utländska förare. Resultaten ska tolkas försiktigt, då syftet med studien inte var att få fram säkerställda resultat. De resultat som ändå framkom gav indikationer om att svenska förare tjänar mer än utländska, jobbar något mindre och övernattar i sina fordon mer sällan.

Sammantaget kan vi konstatera att de båda tidigare mätningarna visat upp relativt likartade resultat med små skillnader. Vissa områden har förbättrats

medan andra försämrats. Många av förändringarna har inte varit statistiskt säkerställda, vilket gör det svårt att dra några slutsatser utifrån dem.

1.5 Rapportens disposition

Rapporten inleds, utöver vad som presenterats i detta kapitel, med en sammanfattande genomgång av relevant lagstiftning på yrkestrafikområdet i kapitel 2. Genomgången har avgränsats till de regleringar som har koppling till de aspekter som kontrolleras i tillståndsmätningen och som har påverkan på godstransportmarknaden på väg.

I kapitel 30 presenteras huvudsakliga drag kring marknadsstrukturen inom åkerinäringen. Detta görs för att skapa en förståelse kring under vilka förutsättningar de verksamma företagen agerar och vad som präglar marknaden.

Kapitel 4 innehåller resultaten från tillståndsmätningen. I redovisningen görs löpande jämförelser med resultat från de tidigare mätningarna i den mån det är relevant och möjligt.

Kapitel 5 är inriktat på resultaten från kontrollen av skatter och avgifter. Dessa uppgifter är framtagna av Skatteverket och baseras på ett annat urval än företagen som ingår i tillståndsmätningen. Denna mätning är avgränsad till svenska företag och omfattar samtliga tillståndshavare.

I kapitel 6 redovisas resultaten från studien om sociala villkor för lastbilsförare. Då den studie på samma tema som gjordes 2015 främst var tänkt för att testa metoden är vi försiktiga med att göra jämförelser med resultaten från den studien jämfört med resultaten från årets mätning.

Kapitel 7 är rapportens sista kapitel. Där presenteras slutsatserna av arbetet och de olika områdena som studerats.

2 Lagstiftning för yrkestrafik

För att säkerställa en marknad med schyssta villkor och rättvis konkurrens är yrkestrafikmarknaden reglerad. Vissa regler finns även för att bidra till ökad trafiksäkerhet. Vissa bestämmelser kontrolleras av Polisen, andra av Transportstyrelsen och vissa regler finns det ett delat ansvar kring. Delar av bestämmelserna, exempelvis gällande kör- och vilotider, är reglerade på EU- eller FN-nivå¹⁰. Andra regler, exempelvis kring krav på vinterdäck, är nationella.

2.1 Gällande lagstiftning på yrkestrafikområdet

2.1.1 Krav på förare

I tillståndsmätningen kontrolleras att förarna lever upp till de formella krav som ställs för att få framföra yrkesmässig trafik. En första aspekt som kontrolleras är att föraren har rätt behörigheter. För att få framföra lastbil krävs C-körkort.¹¹ Utöver körkortsbehörighet behöver lastbilsförare även ha giltiga yrkeskompetensbevis och i förekommande fall ADR-intyg¹².

En annan sak som kontrolleras i tillståndsmätningen är förarens nykterhet. Alkohol- och drogpåverkade förare är ett problem för trafiksäkerheten och personer som kör yrkesmässig trafik har ett stort ansvar för att inte bidra till förekomsten av onyktra förare i trafiken. Allvarlighetsgraden kring alkohol- och drogpåverkan tydliggörs även av att Polisen inte har någon möjlighet att lämna rapporteftergift om de misstänker onyktra förare.

För yrkesförare inom gods finns krav på att efterleva internationella regelverk kring kör- och vilotider.¹³ Grundreglerna säger att en förare får köra som mest fyra och en halv timme innan han eller hon ska ta en rast på minst 45 minuter. Den dagliga körtiden får vara maximalt nio timmar. Den maximala körtiden per vecka är 56 timmar, och under två på varandra följande veckor får körtiden inte överstiga 90 timmar. Till dessa regler finns ett antal möjligheter att på olika sätt sträcka ut arbetstiden och förkorta vilan inom vissa gränser. Ansvaret för att reglerna kring kör- och vilotider följs är delat mellan företaget och föraren. Föraren är bland annat ansvarig för att tidsreglerna följs, kontrollera att färdskrivaren är besiktad och mata in korrekta uppgifter.

¹⁰ Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för internationella vägtransporter (AETR)

¹¹ Denna behörighet finns i olika varianter, exempelvis CE-körkort som ger föraren behörighet att köra tung lastbil med ett eller flera släp. För detaljer, se transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort.

¹² ADR står för "European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road". Det är ett tillstånd som ger föraren rätt att utföra transporter med farligt gods.

¹³ Förordning (EG) nr 561/2006

2.1.2 Krav på företag

Ett företag som bedriver yrkesmässig trafik inom godstransporter behöver ha ett yrkestrafiktillstånd eller gemenskapstillstånd. Dessa kan fås genom ansökan till Transportstyrelsen. Vid en sådan ansökan prövar vi om den sökande uppfyller krav om exempelvis ekonomiska förhållanden och yrkeskunnande. För att anses ha rätt yrkeskunnande behöver den som är trafikansvarig ha avlagt ett skriftligt prov om yrkeskunnande.

Om godstransporter utförs internationellt krävs särskilda former av tillstånd. Inom EU/EES¹⁴ gäller samma tillstånd, ett gemenskapstillstånd. Sker transporter till länder utanför EU/EES finns olika bestämmelser kring olika länder, beroende på vilka bilaterala avtal som finns upprättade mellan Sverige och andra länder.

Företag har, liksom förarna, ansvar för att kör- och vilotidsbestämmelser följs. Företagens ansvar är främst att planera trafiken på ett sådant sätt att kör- och vilotidsreglerna kan följas. Detta ansvar innefattar även att säkerställa att förarna har den kunskap som behövs för att kunna följa kör- och vilotidsreglerna. Företaget ansvarar också för att se till att färdskrivaren besiktas i rätt tid.

2.1.3 Krav på fordon och släp

För att säkerställa en hög trafiksäkerhet är det viktigt att fordonen som används i yrkesmässig trafik fungerar som de ska. Därför kontrolleras fordonets, och i förekommande fall släpets, tekniska beskaftenhet.

En annan parameter som är viktig för att säkerställa en säker trafikmiljö är att hastighetsbegränsningar efterlevs. Tunga fordon får inte alltid köra så fort som den skyltade hastigheten anger. Tunga lastbilar får aldrig färdas snabbare än 90 km/h.¹⁵

Alla fordon som används i yrkesmässig trafik är skatteskyldiga och ägaren av dem ska betala fordonsskatt. För svenska tunga fordon baseras skattens storlek på fordonets vikt. Den som inte betalar fordonsskatten i tid drabbas av dröjsmålsavgift och fordonet beläggs med körförbud till dess skatten är betald. För utländska tunga fordon krävs Eurovinjett om fordonet framförs på motorväg samt vissa andra vägar i Sverige.¹⁶

Eftersom mätningen av godstransporter denna gång gjorts under våren aktualiseras i vissa fall bestämmelserna om vinterdäck. Dessa säger att

¹⁴ EU-länderna samt Island, Lichtenstein, Norge och Schweiz.

¹⁵ Se transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Hastighet för fullständig information om hastighetsbestämmelser för olika fordon.

¹⁶ Se skatteverket.se/foretagochorganisationer/Skatter/Bilochtrafik/Vagavgiftforutlandskatungafordon för mer information om Eurovinjettsamarbetet

tunga fordon behöver ha vinterdäck på drivaxlarna samt att mönsterdjupet ska vara minst fem millimeter. Eftersom mätningen för första gången görs under en period då det kan råda vinterväglag, och krav på att använda vinterdäck därmed kan råda, har en fråga om huruvida det råder vinterväglag ställts.¹⁷

Utöver vad som sagts ovan om krav på förare, företag och fordon, finns olika krav och regler för hur last ska säkras så att den varken sätter människor eller gods i fara och så att den inte kan förflytta sig på eller falla av fordonet.

Under transport ska alla lastenheter hindras från att glida, tippa, rulla, ”vandra” p.g.a. vibrationer, deformeras i betydande grad eller rotera i någon riktning genom användning av metoder som låsning, blockering eller surring eller en kombination av dessa metoder. Detta för att skydda de personer som arbetar med att lasta, lossa och köra fordonet, liksom för att skydda övriga trafikanter, fotgängare, själva lasten och fordonet.

Eftersom last kan vara väldigt olika till sin karaktär finns olika standarder för olika typer av last. För laster som inte omfattas av standarder gäller att säkringen av lasten ska verifieras med praktiska prov eller tekniska beräkningar utförda enligt olika standarder.¹⁸

2.2 Sentida regelförändringar

2.2.1 Ny tolkning av reglerna kring cabotagetransporter

I juli 2017 ändrades vissa regler kring vilka transporter som ska påföras sanktionsavgift för de transporter som inte följer bestämmelserna om cabotagetransporter och kombinerade transporter. Syftet med förändringarna var att sanktioner oftare ska kunna påföras i samband med att företag bryter mot bestämmelserna. Den kanske viktigaste förändringen är att kombinerade transporter, där flera trafikslag används, numera kan drabbas av sanktionsavgifter. Detta gör att utdömande av sanktionsavgifter blir möjligt i fler fall än tidigare. Gällande cabotagetransporter är det även värt att nämna att Polisen sedan den senaste tillståndsmätningen genomgått utbildning för att bli bättre på att upptäcka cabotagetransporter och kombinerade transporter som överskrider villkoren för att få utföra dessa. Det gör att sannolikheten för att en transport bedöms på rätt sätt ökar, vilket kan ge oss ett mer rättvisande resultat vid årets mätning.

¹⁷ Kraven för vinterdäck har skärpts ytterligare sedan mätningen genomfördes

¹⁸ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:25) om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon.

2.2.2 Uttag av normal veckovila i fordonet är inte tillåtet

Det har under ett antal år gjorts olika tolkningar i olika länder kring huruvida det är tillåtet eller inte för en förare att ta ut sin normala veckovila i fordonet. Vi har tidigare tolkat reglerna som att det varit tillåtet att ta ut normal veckovila i fordonet, då det saknas ett uttryckligt förbud mot detta.¹⁹ I december 2017 kom ett förhandsavgörande från EU-domstolen som klargjorde att bestämmelserna ska tolkas som att det inte är tillåtet att ta ut normal veckovila i fordonet.²⁰

2.2.3 Förlängd tid för klampning av fordon

Sedan 2015 finns möjlighet för Polismyndigheten och Tullverket att klampa fordon som bryter mot vissa bestämmelser på yrkestrafikområdet. Klampning innebär att fordonet låses fast och därigenom fysiskt hindras från att köra vidare. Klampning får användas för att uppnå följande syften:

1. säkra verkställighet av sanktionsavgift,
2. hindra fortsatta överträdelser av yrkestrafiklagstiftningen,
3. hindra trafik med fordon vars förare utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten, samt
4. hindra trafik med fordon som utgör en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

För de tre första punkterna får fordonet klampas i högst 36 timmar. För den fjärde punkten får klampningen bestå så länge det finns skäl för den, vilket i praktiken betyder till dess att bristerna har avhjälpats.

Från och med den 1 juli 2018 förlängdes tiden som ett fordon maximalt får klampas från 24 till 36 timmar. Ett viktigt syfte med förlängningen var att få fler att betala den sanktionsavgift som påförts för brott mot regelverken. Den främsta anledningen till att det finns en övre tidsgräns, och att hindrandet av fortsatt färd inte gäller till dess en sanktionsavgift betalats, är att ett sådant beslut inte kan överklagas. En avvägning mot proportionalitetsprincipen behöver därför göras. Regeringen bedömde att en förlängning från 24 till 36 timmar ryms inom ramen för proportionalitetsprincipen och därför går att genomföra.²¹

Möjligheterna att klampa fordon gäller såväl för såväl buss som gods. I realiteten är det dock betydligt vanligare att lastbilar klampas. Trots detta är det värt att nämna att olika regler således gällde under genomförandet av bussmätningen respektive godsmätningen. De förändrade regelverken kan

¹⁹ Bestämmelser för hur veckovila får tas ut finns i artikel 8.6 och 8.8 i förordning (EG) 561/2006

²⁰ Mål C-102/16.

²¹ Regeringen proposition 2017/18:198 Förlängd klampning, Riksdagsskrivelse 2017/18:314.

således ha haft inverkan i samband med godsmätningen, men inte vid
bussmätningen.

3 Godstransportmarknadens utformning

Godstransportmarknaden på väg är omfattande och bedrivs inom ett flertal olika segment med delvis olika förutsättningar. Vissa transporter är mer specialiserade, såsom anläggnings- och avfallstransporter, medan andra har en större variation av varor, såsom närdistribution och fjärtransporter. Delar av marknaden är upphandlad men den allra största delen körs kommersiellt.²²

Godstransportmarknaden präglas av en väldigt stor andel mindre företag med relativt låg omsättning. Många är anslutna till speditörer eller lastbilscentraler som fördelar ut transportuppdrag till anslutna åkerier. Många företag är aktiva inom ett flertal delmarknader. Vissa segment är starkt beroende av utvecklingen inom den underliggande marknaden. Ett tydligt exempel är bygg- och anläggningstransporter, där efterfrågan växer när det byggs mer.

Ofta lyfts konkurrens från utländska åkerier när godstransportmarknadens förutsättningar diskuteras. Vi har i tidigare rapporter kunnat konstatera att konkurrensen från utländska företag i första hand slår mot fjärtrafiken.²³ Många andra marknader drabbas inte alls av denna konkurrens på samma sätt. Transporter över korta avstånd är exempelvis inte alls attraktiva för utländska företag att utföra. Detsamma gäller de tyngsta transporterna, då Sverige tillåter tyngre fordon än de flesta andra länder inom EU.

Tabell 3: Nyckeltal godstransportmarknaden på väg.

Antal verksamma företag	16 994 st
Andel aktiebolag	74 %
Total omsättning	392 097 mnkr

Källa: Skatteverket.

²² Godstransportmarknaden beskrivs mer detaljerat i vår rapportserie Transportmarknaden i siffror, som finns tillgänglig via transportstyrelsen.se.

²³ Transportstyrelsen (2017) Transportmarknaden i siffror 2016, dnr. TSG 2016-3493.

4 Resultat från tillståndsmätningen

Utifrån resultaten av Polisens kontroller presenteras i denna del av rapporten de resultat vi kunnat se i årets mätning av regelefterlevnaden inom godstransporter på väg. Resultaten jämförs löpande med resultaten från mätningen 2015 för att kunna visa på hur regelefterlevnaden utvecklats över tid.

4.1 Fokusområden

I tillståndsmätningen 2015 konstaterades att ett antal områden var särskilt intressanta att fokusera på för att öka regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg. Inom gods var dessa områden:

- Kör- och vilotider
- Hastighet
- Teknisk beskaffenhet
- Lastsäkring

I tabellen nedan redovisas resultaten inom dessa områden vid mätningarna 2015 och 2019.

Tabell 4: Nyckeltal 2015 och 2019, fokusområden baserade på resultat 2015.

	2015	2019
Totalt antal kontroller	451	453
Varav svenska förare	65 %	59 %
Varav svenska företag	72 %	65 %
Varav svenska fordon	71 %	65 %
Efterlevnad kör- och vilotider	67 %	71 %
Efterlevnad hastighet	88 %	83 %
Efterlevnad teknisk beskaffenhet	71 %	78 %
Efterlevnad lastsäkring	85 %	89 %

Utvecklingen inom de olika fokusområdena har varit varierad. Förbättringar kan ses inom områdena kör- och vilotider, teknisk beskaffenhet och lastsäkring. Ökningarna inom dessa områden är mer än enstaka procentenheter, men inte så stora att de är statistiskt säkerställda. En försämring kan däremot observeras gällande hastighetsefterlevnad. Detta

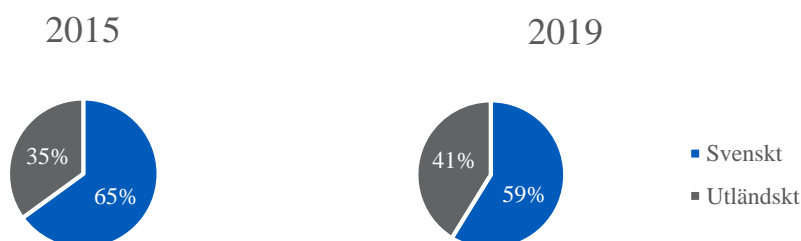
kan delvis bero på en ny metod för att redovisa hastighetsefterlevnad (se avsnitt 4.4.4).

4.2 Kontroll av förare

4.2.1 Knappt sex av tio förare har svenskt körkort

Av de kontrollerade förarna hade strax under 59 procent ett körkort utfärdat i Sverige. Det är lägre än vid föregående mätning, då ungefär 65 procent av förarna hade svenskt körkort. Utvecklingen följer även en mer långsiktig trend, då antalet förare med svenskt körkort var 70 procent vid mätningen 2012.

Figur 1: Nationalitet körkort, gods.



Den näst vanligaste nationaliteten bland förarna var polsk, ungefär åtta procent av förarna var från Polen. Ungefär fem procent av förarna hade ett körkort från Bulgarien och förare med körkort utfärdade i Lettland, Litauen eller Rumänien utgjorde ungefär tre procent vardera. Generellt är det vanligare med förare från östra Europa. Bland förare från länder utanför EU kommer ungefär hälften från Ukraina, men de kör i samtliga fall för företag registrerade i ett EU-land. För svenska företag som anlitar utländska förare är polska förare den nationalitet som är vanligast förekommande näst efter svenska förare.

4.2.2 I stort sett alla har rätt behörigheter

I stort sett samtliga förare som kontrollerades hade korrekta behörigheter och kunde visa upp dessa i samband med kontroll. Bara enstaka förare brast i detta avseende. Det förekom inga skillnader mellan svenska och utländska förare.

Resultaten liknar tidigare års mätningar i hög utsträckning. En förbättring denna gång går att se gällande yrkeskompetensbevis, där samtliga förare hade korrekta sådana, jämfört med 97 procent vid förra mätningen. Mätningen 2015 gjordes samtidigt som kraven på att inneha yrkeskompetensbevis precis börjat gälla i Sverige, vilket kan vara en

förklaring till att det fanns brister då. Även kategorin ADR-intyg har förbättrats, från 87 procent 2015 till fullständig efterlevnad i år.

4.2.3 Fullständig efterlevnad gällande alkohol och droger

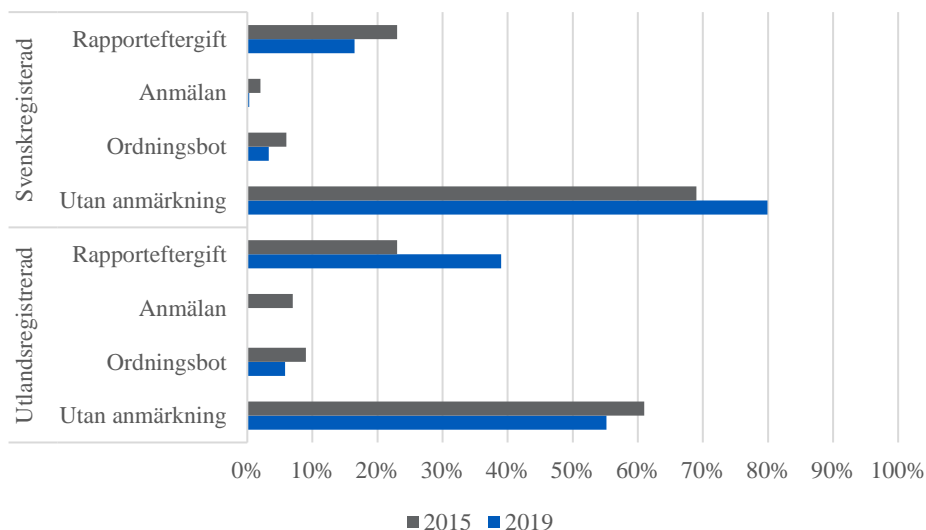
Trafik och alkohol eller droger hör inte ihop. Påverkade förare orsakar årligen en stor mängd olyckor och dödsfall. Därför är det viktigt att minimera förekomsten av alkohol och droger i trafiken. Yrkesförare har ett särskilt ansvar att föregå med gott exempel på detta område. En kollision med en lastbil kan få katastrofala följder och orsaka omfattande skador.

Glädjande nog kan vi konstatera att samtliga förare som kontrollerats i denna mätning var nyktra. Extra positivt är att detsamma gällde 2015, vilket tyder på att de allra flesta lastbilsförare tar ansvar för att vara nyktra när de utövar sitt yrke.

4.2.4 Steg i såväl rätt som fel riktning beträffande kör- och vilotider

Efterlevnaden av kör- och vilotider har inte varit på en tillfredsställande nivå vid de tidigare mätningarna. Resultaten från denna mätning visar på att efterlevnaden totalt sett har förbättrats något då den ökat från 67 till 71 procent. Förbättringarna följer en långsiktig trend, då efterlevnaden var 51 procent vid mätningen 2012.

Figur 2: Kör- och vilotider, gods.



Utvecklingen skiljer sig åt beroende på om vi studerar svenska eller utländska ekipage. Bland de svenska ekipagen har reglefterlevnaden ökat från 69 till 80 procent. Bland utländska ekipage har efterlevnaden däremot minskat från 61 till 55 procent. Det är en nivå som är långt ifrån acceptabel. En stor andel av överträdelserna har enbart lett till rapporteftergift, vilket

innebär att de varit av mindre allvarlig art. Trenden med allt färre utländska ekipage som är utan anmärkning är dock oroande, inte minst eftersom ökningen beträffande andelen utländska ekipage tyder på att de utför en större del av trafikarbetet än tidigare. Att inte följa kör- och vilotidsreglerna innebär att man skaffar sig otillbörliga fördelar vilket riskerar att snedvrider konkurrensvillkoren på marknaden för godstransporter på väg. Dessutom ökar risken för olyckor om förare kör under längre tid än vad reglerna tillåter.

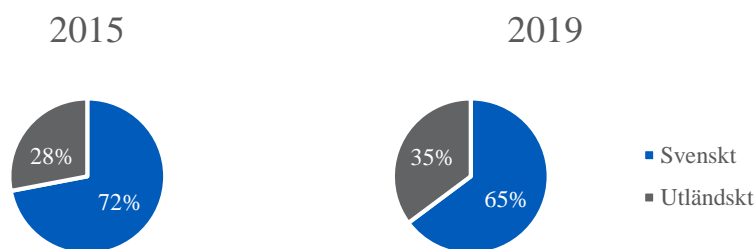
Mer glädjande är att trenden är den motsatta bland svenska förare, som i högre utsträckning än tidigare följer kör- och vilotidsreglerna. Ökningen från 69 till 80 procent är statistiskt säkerställd och visar på att branschen gjort ett bra jobb med att förbättra regelefterlevnaden. Resultaten tyder även på att de överträdelser som görs är mindre, då andelen svenska förare som fått ordningsbot eller anmälan minskat från åtta till strax under fyra procent. Samtidigt finns en del kvar att jobba på, då 80 procents regelefterlevnad är en låg siffra i jämförelse med många andra variabler.

4.3 Kontroll av företag

4.3.1 65 procent av företagen är registrerade i Sverige

Företaget som ansvarade för den kontrollerade transporten var i 65 procent av fallen registrerade i Sverige. Det är en lägre andel än vid mätningen 2015, då 72 procent av företagen var registrerade i Sverige.

Figur 3: Nationalitet företag, gods.



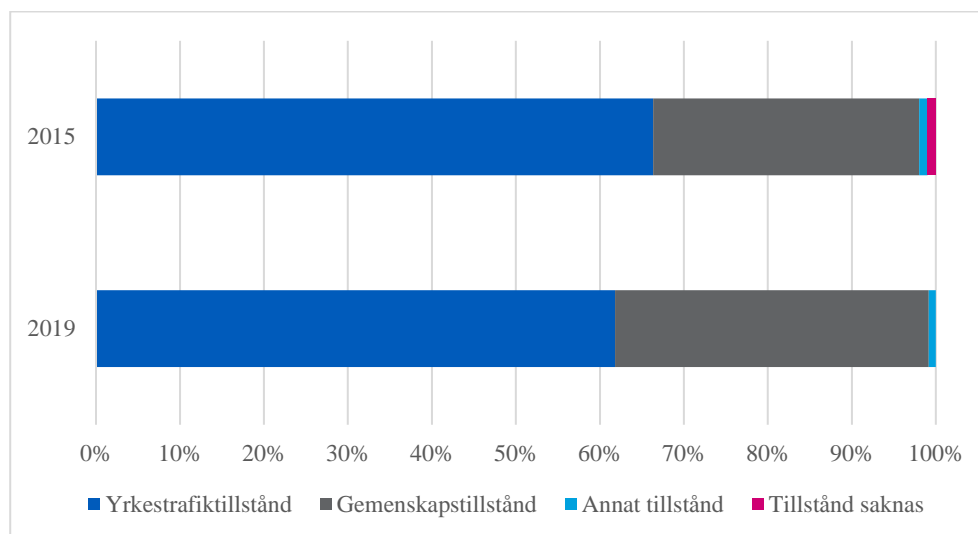
Polen, Litauen och Bulgarien är de vanligaste länderna bland utlandsregistrerade företag. Företag från Ryssland, Norge och Turkiet var de enda med hemvist utanför EU som kontrollerades.

Mätningarna visar på stora regionala skillnader i var företagen var registrerade. I Skåne och Västra Götaland var andelen utländska företag betydligt högre än genomsnittet och det omvända förhållandet gällde för Stockholm och Dalarna.

4.3.2 Alla har nödvändiga tillstånd

Vilka tillstånd som behövs för att bedriva den aktuella trafiken beror på var företaget är registrerat och vilken typ av trafik som bedrivs. De två vanligaste tillståndsformerna är yrkestrafiktillstånd och gemenskapstillstånd. Yrkestrafiktillstånd behöver svenska företag ha när de kör godstransporter i Sverige. Gemenskapstillstånd behövs för de företag som kör internationella transporter inom EU. För företag registrerade utanför EU finns ytterligare tillståndsformer.

Figur 4: Tillståndsform, gods.



Alla företag behöver inte ha exakt samma tillstånd. Därför skiljer sig antalet företag som är tillämpliga för respektive tillståndsform jämfört med det totala antalet kontrollerade ekipage. Efterlevnaden var fullständig bland alla företag, oavsett tillståndsform.

4.3.3 Få företag rapporterade för överträdelse gällande kör- och vilotider

Vid överträdelse mot regler om kör- och vilotider kan såväl föraren som företaget straffas eller sanktioneras beroende på överträdelsens art. Som nämnts i kapitel 2.1.2 ansvarar företagen för att exempelvis planera trafiken så att reglerna kan följas.

Vid mätningen framkom att de flesta företag inte rapporterades på grund av överträdelse gällande kör- och vilotider. Andelen som rapporterades uppgick till en knapp procent. Det är en förbättring jämfört med 2015 då motsvarande siffra var tre procent.

4.4 Kontroll av fordon

Vid kontrollen av fordonet har Polisen angett hur många släp ekipaget haft. Då inget ekipage hade tre släp finns kategorierna:

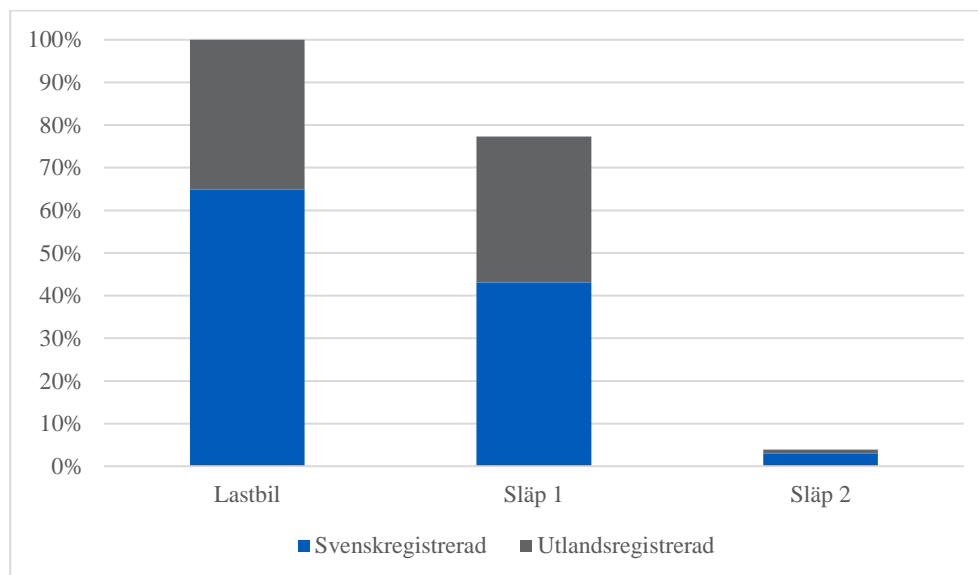
- Inget släp
- 1 släp
- 2 släp

I detta kapitel använder vi termen ”fordon” för att beskriva dragbilen. ”Släp 1” används för att beskriva det första släpet och ”släp 2”(exempelvis link eller dolly) det andra, i de fall släp förekommer. Notera att det finns en mängd olika fordonskombinationer som gör att exempelvis ”fordon” inte är utformade på samma sätt. I en del fall kan det handla om en dragbil, medan det i andra fall handlar om en skåplastbil.

4.4.1 Lägre andel svenskregistrerade fordon och släp

Knappt 65 procent av de kontrollerade fordonen var registrerade i Sverige, se Figur 5. Det är en lägre andel jämfört med mätningen 2015, då strax över 70 procent av fordonen var svenskregistrerade. Bland fordonen som var registrerade utanför Sverige var Polen, Litauen och Bulgarien framträdande länder. Strax över 80 procent av fordonen hade släp, där det klart vanligaste var ett släp. Endast fyra procent av ekipagen hade två släp.

Figur 5. Nationalitet fordon och släp, gods

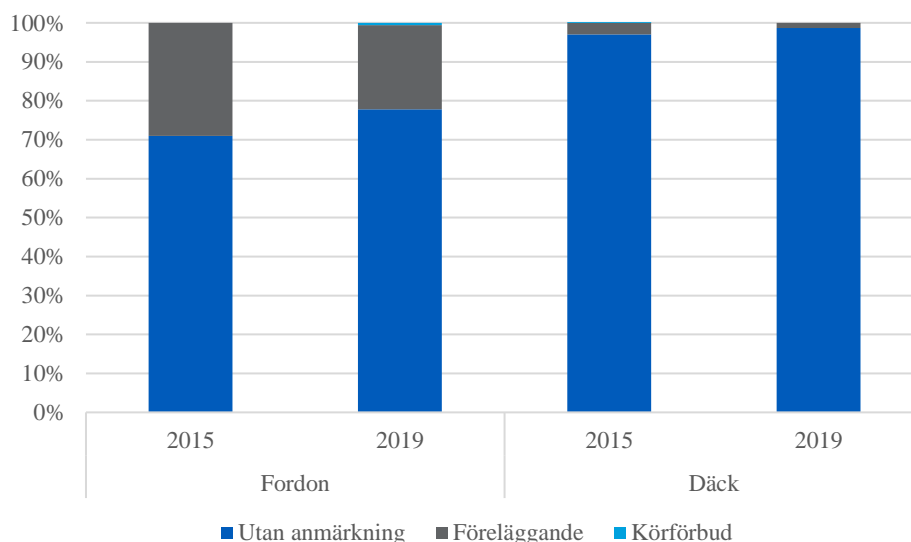


Alla utlandsregistrerade lastbilar har haft minst ett släp, i de allra flesta fall har släpen samma nationalitet som lastbilen men det förekommer också att lastbil och släp har olika nationaliteter. Bland de utlandsregistrerade lastbilarna hade drygt en av tio ett svenskregistrerat släp.

4.4.2 Fler fordon är i bättre skick

Den tekniska beskaffenheten bland fordonen som kontrollerats har förbättrats jämfört med mätningen 2015. Omkring 78 procent av fordonen var utan anmärkning, vilket kan jämföras med 71 procent 2015. Även vad gäller däck går det att se en förbättring, dock från en redan hög nivå. Det har inte noterats några brister kopplade till däcken i samband med att det rått vinterväglag.

Figur 6: Teknisk beskaffenhet fordon och däck, gods.



Precis som beträffande bussar lever utländska fordon upp till kraven på teknisk beskaffenhet i högre grad än vad svenska gör. 73 procent av de svenska fordonen var utan anmärkning medan motsvarande siffra för utländska fordon var 87 procent. Samma mönster gällde vid mätningen 2015, även om det skett en förbättring bland såväl svenska som utländska fordon. Vid mätningen 2015 levde 68 procent av de svenska och 77 procent av de utlandsregistrerade fordonen upp till kraven. En förklaring till denna skillnad kan vara att fordon som körs internationellt ofta är nyare än fordon som körs inrikes. Statistik från Trafikanalys visar att tre av fyra körningar i utrikestrafiken gjordes med fordon som var fem år eller yngre. I inrikestrafiken var motsvarande siffra varannan körning.²⁴ Statistiken avser

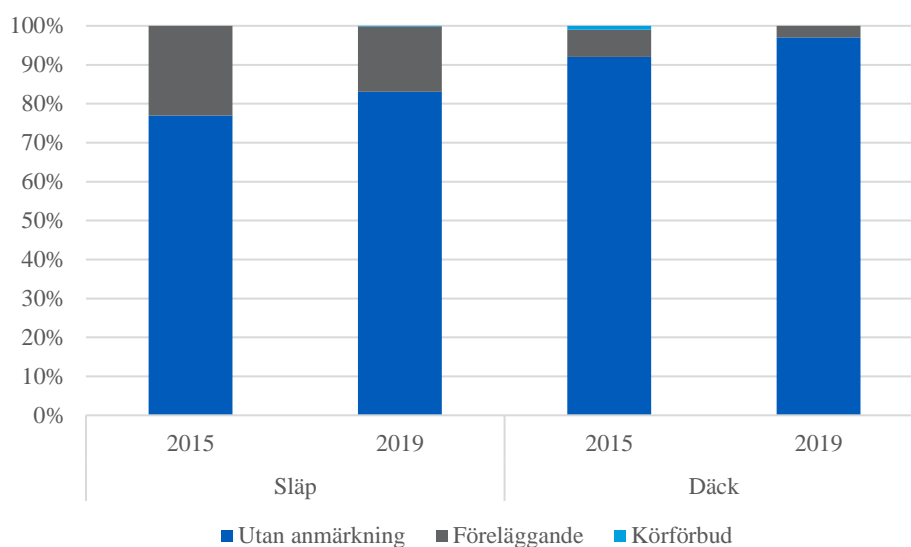
²⁴ Trafikanalys (2019) Lastbilstrafik 2018.

svenska fordon, men det finns skäl att misstänka att situationen är liknande i andra länder.

4.4.3 Även släpen är i bättre skick

Även bland släp har den tekniska beskaffenheten förbättrats jämfört med föregående mätning. Andelen släp utan anmärkning var 83 procent avseende såväl släp 1 som släp 2. Vid mätningen 2015 gjordes ingen uppdelning mellan släp 1 och 2. Då uppgick den samlade tekniska beskaffenheten utan anmärkning till 77 procent.

Figur 7: Teknisk beskaffenhet släp och däck, gods.²⁵



Liksom rörande fordon är det fler utländska släp som lever upp till kraven gällande teknisk beskaffenhet.²⁶ Bland de svenska släpen var andelen utan anmärkning 75 procent och bland de utländska 94 procent. Skillnaderna gick att se även vid den förra mätningen, men förbättringen bland de utländska släpen är klart högre än bland de svenska. 2015 låg efterlevnaden på 72 procent bland svenskregistrerade släp och 86 procent bland utlandsregistrerade. Jämförelsen ska tolkas med viss försiktighet då ingen uppdelning mellan släp 1 och 2 gjordes vid mätningen 2015.

Den tekniska beskaffenheten gällande släpens däck har också förbättrats.²⁷ Från en andel utan anmärkning på 92 procent vid mätningen 2015 blev resultatet denna gång 97 procent utan anmärkning. Även här gäller dock att det inte gjordes någon uppdelning mellan släp 1 och 2 vid mätningen 2015.

²⁵ Endast Släp 1 ingår avseende 2019.

²⁶ Avseende släp 1. Antalet observationer av släp 2 är för få för att kunna göra motsvarande analys.

²⁷ Detta stycke avser däck kopplade till släp 1.

4.4.4 Tydliga brister rörande hastighetsefterlevnad

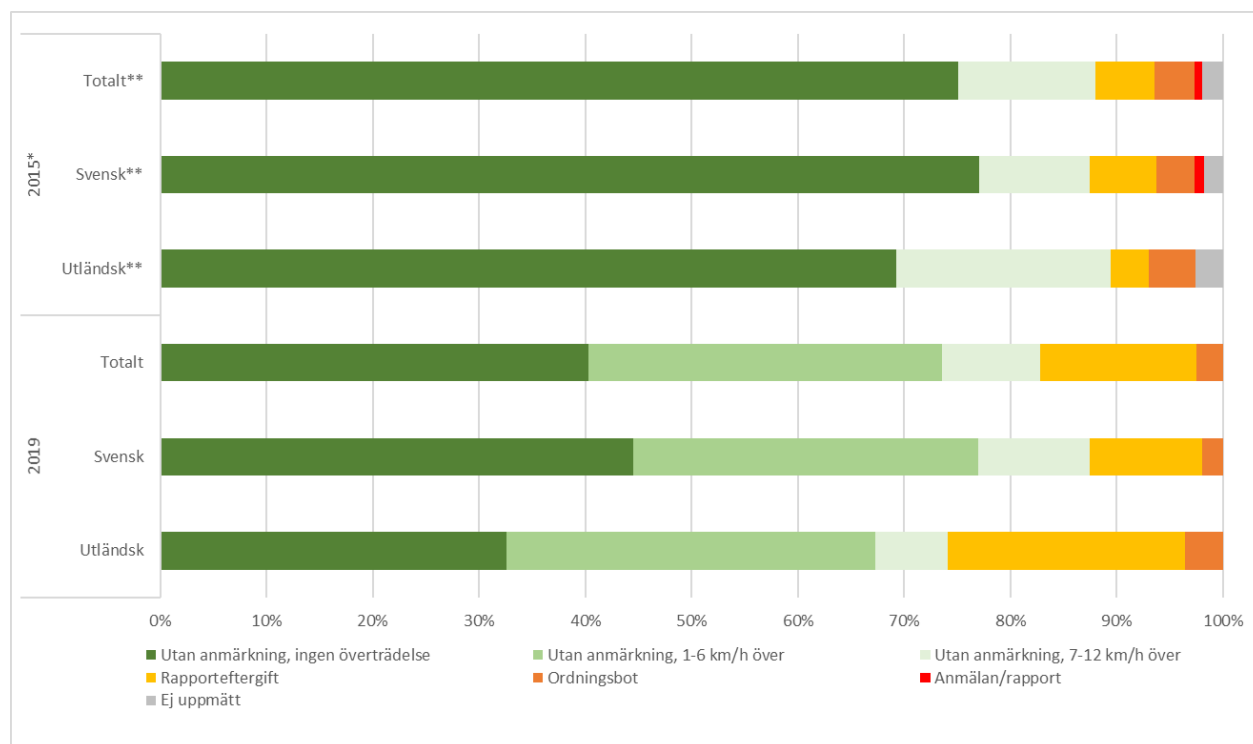
Ett område som varit i fokus vid tidigare mätningar (se avsnitt 4.1) är hastighet bland lastbilstransporter. Tidigare undersökningar har visat på varierande resultat, bland annat beroende på att instruktionerna till fältpersonalen varierat. Bakgrunden till detta är att polisen inte har möjlighet att lagföra överträdelser som är mindre än 12 km/h över tillåten hastighet²⁸ samtidigt som vi i tillståndsmätningen vill mäta faktisk hastighetsefterlevnad. Vid mätningen 2015 ändrades därför instruktionen till polisen så att de skulle göra en notering om en hastighetsöverträdelse som varit för liten för påföljd kunnat påvisas (överträdelser med mellan 7-12 km/h över högsta tillåtna hastighet). I årets mätning har den digitala enkäten möjliggjort ytterligare precisering av frågeställningen kring överträdelser. Det har varit obligatoriskt för polisen att ange om ekipage utan anmärkning på hastighet ändå haft någon typ av hastighetsöverträdelse och om det varit överträdelser på 1-6 km/h eller 7-12 km/h över tillåten hastighet. Siffrorna är till viss del jämförbara med resultatet från 2015 års mätning.

Årets resultat visar att efterlevnaden mätt enbart utifrån utan anmärkning minskat jämfört med mätningen 2015, från 88 procent till knappt 83 procent.²⁹

²⁸ Förklaringen är att överträdelser upp till 6 km/h av praxis inte beivras. Till det ska läggas ett "tekniskt" avdrag om 6 km/h pga toleranser i färdskrivarens funktion.

²⁹ Som jämförelse kan nämnas att motsvarande siffra för buss, där samma metod användes, var 91 procent

Figur 8: Hastighetsefterlevnad gods.



*2015 års frågeställning skiljer sig från 2019 **För 2015 går det inte att skilja mellan "Utan anmärkning, ingen överträdelse" och "Utan anmärkning, 1-6 km/h över"

Det är skillnad mellan svenska och utländska fordon. Svenska fordon har en efterlevnad på ungefär 87 procent, medan utländska fordon endast når upp till 74 procent. Vid mätningen 2015 var skillnaderna mindre mellan svenska och utländska fordon. Den kontrollfråga som ställdes om de som bedömdes vara utan anmärkning rörande hastighet visar att endast hälften av fordonen som varit utan anmärkning höll sig inom hastighetsgränserna helt och hållet. Den största delen av de fordon som varit utan anmärkning men haft en mindre hastighetsöverträdelse befinner sig i den lägre delen av skalan med en överträdelse på 1-6 km/h. Inom detta intervall går det inte att utesluta att överträdelsen kan bero på osäkerhet i färdskrivaren och liknande. Av Polisens kommentarer framgår även att det i några fall rört sig om överträdelser under en mycket kort tid. Sannolikheten för att de fordon som finns inom intervallet 7-12 km/h gjort sig skyldiga till en hastighetsöverträdelse är däremot högre. Om de fordon som befann sig inom intervallet 7-12 km/h istället hade bedömts som skyldiga till en överträdelse hade regelefterlevnaden 2019 varit 77 procent för de svenska fordonen och 67 för de utländska fordonen med små skillnader i resultaten mellan 2015 och 2019.

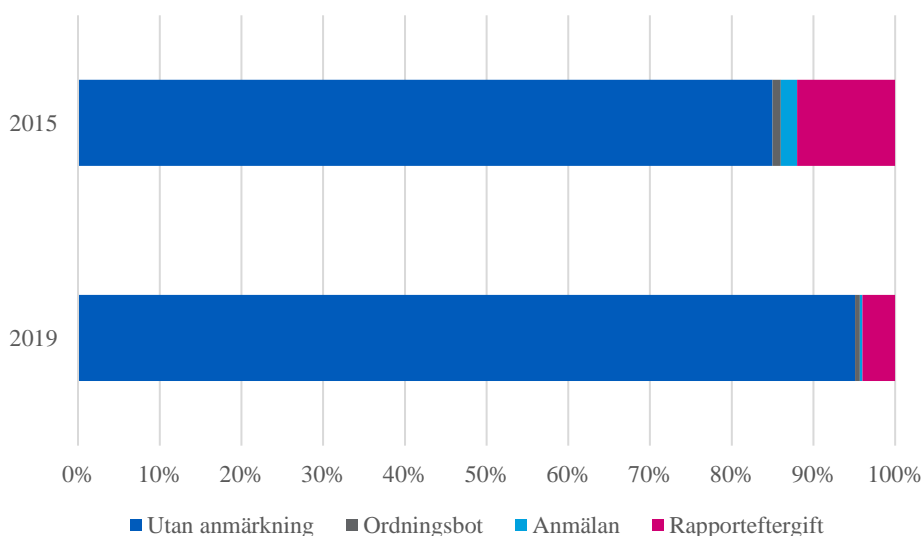
Andelen ekipage som fått en rapporteftergift gällande hastighet har ökat både för svenska och utländska fordon. Att andelen rapporteftergifter har ökat medan de som haft en mindre överträdelse på 7-12 km/h har minskat kan tyda på en förskjutning mot lite grövre förseelser som behöver följas upp.

En studie Folksam gjord av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad på vägar runt Stockholm och Uppsala visar att yrkestrafiken ofta kör för fort och att det skett en ökning i överträdelser mellan 2018 och 2019. Folksams studie visar att mellan 60-70 procent av fordonen inom branscherna Livsmedel, Bud, transport- och logistik, Återvinning samt Bygg- och anläggning uppvisar överträdelser.³⁰

4.4.5 Färre fordon med sedan tidigare kända fel

Om ett fordon tidigare, vid exempelvis besiktning eller kontroll, har fått ett föreläggande får det under vissa omständigheter fortsätta köra så länge bristerna åtgärdas inom en viss tid. Det förekommer dock att sådana förelägganden, eller rent av körförbud, inte följs. Fem procent av de kontrollerade fordonen hade ett föreläggande eller körförbud sedan tidigare.

Figur 9: Tidigare föreläggande eller körförbud, gods.



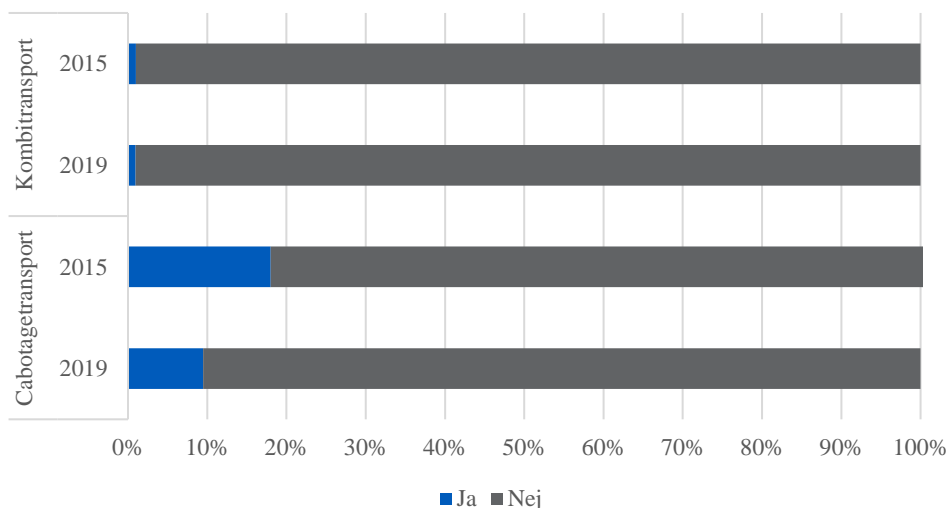
Jämfört med 2015 har det skett en klar förbättring inom detta område. Andelen ekipage utan anmärkning har ökat från 85 till 95 procent. Denna aspekt kontrolleras bara gällande svenska fordon.

³⁰ Folksam, Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2019

4.4.6 Fler tomtransporter och låg andel kombi- och cabotagetransporter

Andelen transporter som saknade last var högre vid årets mätning än 2015, då andelen tomtransporter ökade från 23 till 30 procent. Det är klart vanligare att svenska fordon kör utan last än att utländska gör det. Svenska ekipage hade last vid 64 procent av kontrollerna medan utländska ekipage hade last vid 81 procent av kontrollerna. Andelen tomtransporter har ökat i båda grupperna, men klart mer bland svenska fordon. Det är endast en liten andel av transportererna som är dispenstransporter, ungefär en procent vilket är samma nivå som vid 2015 års mätning.

Figur 10: Typ av transport för utländska ekipage, gods.

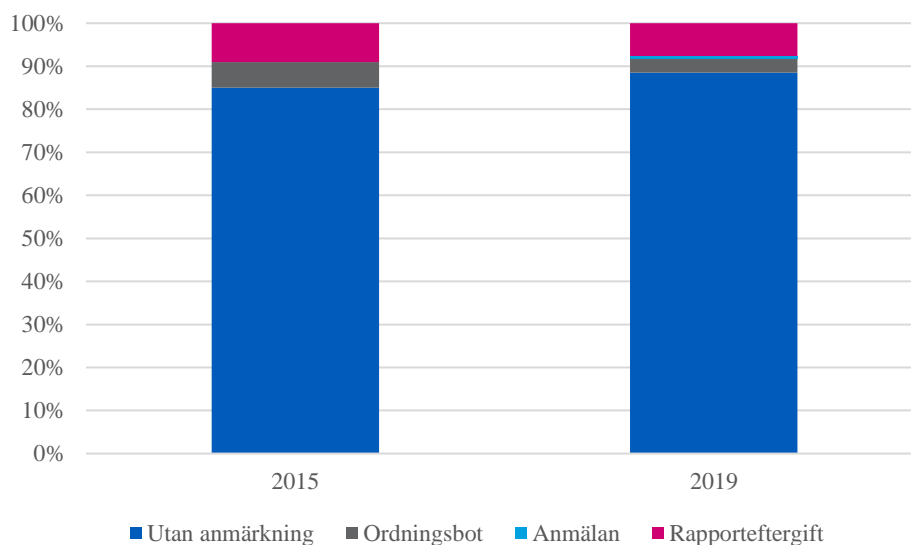


Cabotage- och kombitransporter utgör även de en liten andel av de kontrollerade transportererna och andelen cabotagetransporter har minskat sedan förra mätningen. Att en så låg andel av transportererna utgörs av kombi- eller cabotagetransporter tyder på att många av de utländska ekipage som kontrollerats utfört en ren internationell godstransport i samband med att de stoppades. Noterbart är att flera av cabotagetransportererna fick anmärkning och belades i ett par fall med sanktionsavgift. Dock är urvalet för litet för att kunna generalisera resultaten till cabotagetransporter i allmänhet.

4.4.7 Något bättre säkrad last

Lastsäkring var ett fokusområde som identifierats i tidigare tillståndsmätningar. Bristande lastsäkring kan både orsaka faror i sig och bidra till större skador vid olyckor. Resultaten gällande lastsäkring har förbättrats över åren och den positiva trenden håller i sig. Vid årets mätning var 89 procent av de kontrollerade ekipagen utan anmärkning, vilket kan jämföras med 85 procent 2015 och 82 procent 2012.

Figur 11: Lastsäkring, gods.

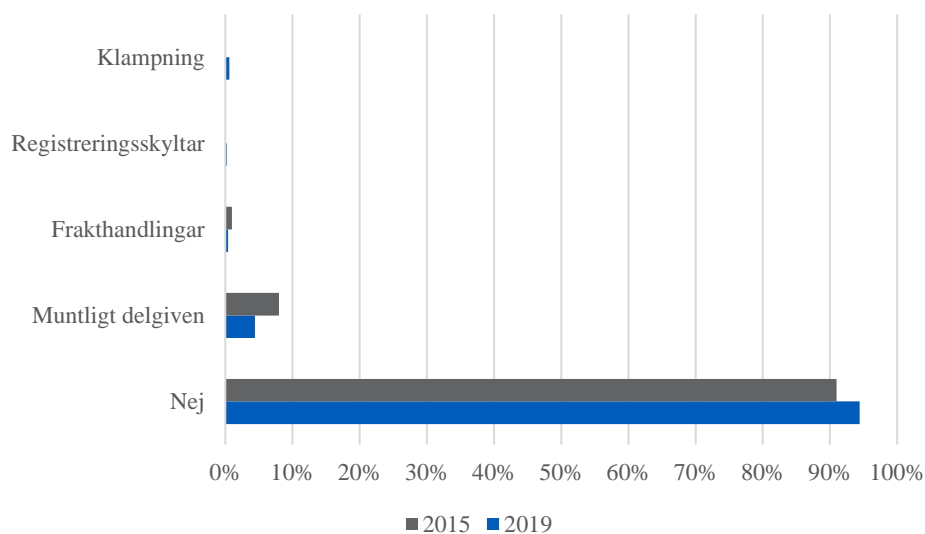


Bland de som hade brister rörande lastsäkringen var det vanligaste att Polisen lämnade rapporteftergift. Av Polisens kommentarer framgår att det då handlat om mindre brister som enkelt kunnat åtgärdas. De ekipage som däremot fått ordningsbot eller rapport har gjort sig skyldiga till grövre överträdelser som kunnat få omfattande konsekvenser vid exempelvis en olycka.

4.4.8 Färre hindras från att köra vidare

Fem procent av fordonen som kontrollerades hindrades från att köra vidare på grund av brister som upptäckts i samband med kontroll. Det är en minskning jämfört med 2015 då motsvarande siffra var nio procent.

Figur 12: Hindrande av fortsatt färd, gods.



Svenska företag stod bakom ungefär hälften av de ekipage som hindrades från att köra vidare. Eftersom andelen svenska företag är större än andelen utländska bland de som kontrollerats innebär det samtidigt att utländska företag är överrepresenterade bland de som hindras från att köra vidare. Dock är förbättringen bland de utländska ekipagen tydlig, då åtta procent av dessa hindrades från att köra vidare, vilket kan jämföras med 23 procent 2015.

Muntlig delgivning är det vanligaste tillvägagångssättet för att hindra fortsatt färd. Endast i undantagsfall används mer ingripande verktyg som att omhänderta frakthandlingar eller registreringsskyltar. Inte heller klampning används särskilt ofta.

5 Resultat från kontroll av skatter och avgifter

5.1 Lika många tillståndshavare som 2015

Antalet företag med tillstånd att bedriva godstrafik på väg är i stort sett konstant jämfört med 2015, då det fanns 17 071 tillståndshavare. Vid årets mätning uppgick antalet till 16 994 stycken. Av dessa är ungefär 81 procent registrerade för arbetsgivaravgift.

Tabell 5: Företagsavgifter gods.

Antal tillståndshavare	16 994 st.
Andel registrerade för arbetsgivaravgift	81,1 %
Andel registrerade för F-skatt	88,3 %
Andel registrerade för FA-skatt	11,3 %
Andel momsregistrerade	96,4 %

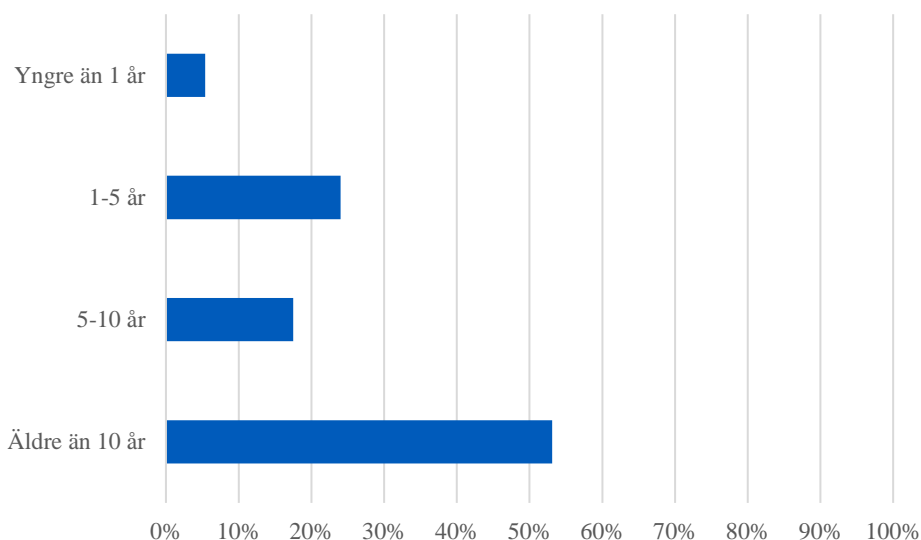
Källa: Skatteverket.

Över 99,5 procent av företagen är registrerade för F- eller FA-skatt, fördelat på lite mindre än 90 procent F-skatt och lite över 10 procent FA-skatt. Mer än 96 procent av tillståndshavarna är momsregistrerade. Samtliga siffror ligger i linje med de som framkom i tillståndsmätningen 2015.

5.2 Hälften av företagen är äldre än tio år

Inom åkerinäringen är fördelningen av ålder jämnare än inom buss och taxi, där bussbranschen har många äldre företag och taxibranschen präglas av många unga företag. Strax över hälften av företagen har varit verksamma i mer än tio år, medan omkring fem procent av företagen startats det senaste året.

Figur 13: Företagsålder, gods.

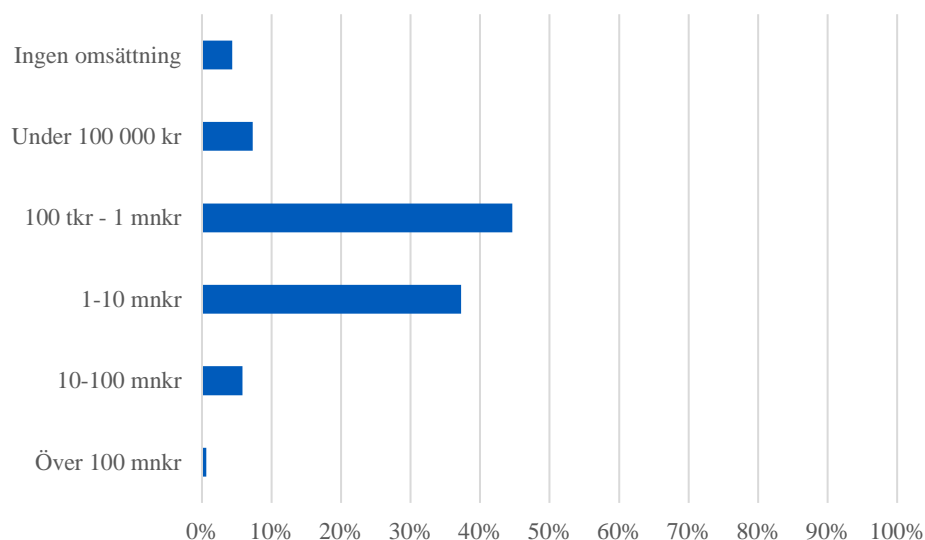


Trots återkommande larm om att det skulle råda kris inom åkerinäringen tycks det under senare år ha varit möjligt att såväl starta åkeriverksamhet som att driva befintliga företag vidare. Det tyder på att det finns marknader som inte påverkas särskilt hårt av exempelvis konkurrens från företag baserade i andra länder samt att en del företag kunnat dra nytta av en ökad efterfrågan på godstransporter.

5.3 Små företag dominerar branschen

En stor andel av företagen är relativt samlade vad gäller omsättningens storlek. Inom intervallet 100 000 till 10 miljoner kronor återfinns närmare 82 procent av företagen. Ett knappt hundratal företag, eller omkring 0,6 procent av tillståndshavarna, hade en omsättning som översteg 100 miljoner kronor.

Figur 14: Omsättning, gods.

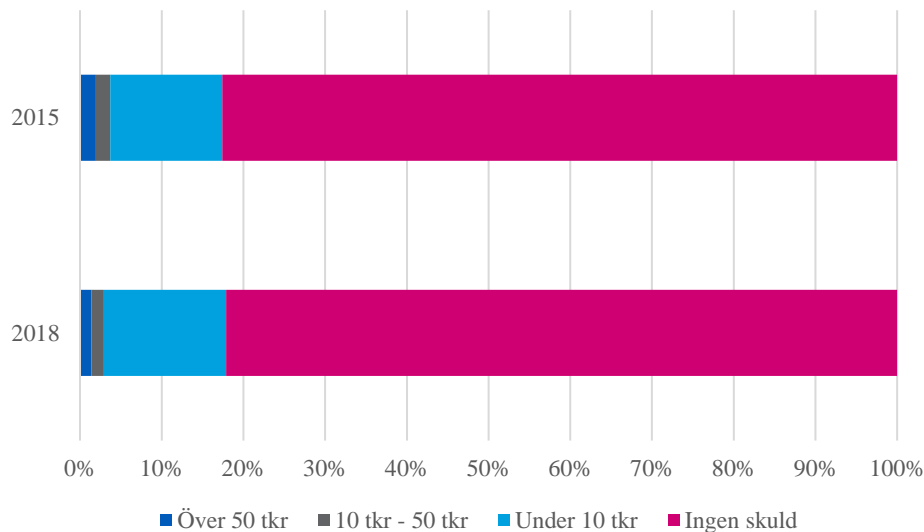


Den enskilt största gruppen är de företag som omsätter mellan 100 000 och en miljon kronor. Åkerinäringen har under många år dominerats av många små företag, där det varit vanligt att ett företag består av en person som äger en lastbil. Som framgår av Tabell 3 (Kapitel 3) är omkring tre av fyra företag aktiebolag, vilket är en något lägre siffra jämfört med bussbranschen, men klart högre än inom taxinäringen. En så låg omsättning som max en miljon kronor kan i en del fall förklaras av att förare delvis kör som egenföretagare och delvis som anställda. Det kan exempelvis handla om att man kör säsongsbetonad trafik.

5.4 Stor andel små skatteskulder

Omkring 18 procent av företagen hade en skatteskuld bokförd på sina konton vid den senaste avstämningen. Andelen är jämförbar med vad som gällde för såväl buss som taxi. En stor andel av dessa skulder är små och uppgick till mindre än 10 000 kr.

Figur 15: Andel tillståndshavare med skulder på skattekontot, gods.



Fördelningen av skuldernas storlek är i stort sett densamma som vid mätningen 2015. Det totala antalet skulder har ökat något, men marginellt. Den genomsnittliga skulden vid denna mätning var 21 832 kronor, vilket är märkbart högre än inom såväl buss (12 695 kronor) som taxi (9 480 kronor). Den enskilt största skulden uppgick till mer än 2,5 miljoner kronor.

5.5 Fler skulder hos Kronofogdemyndigheten

Strax över två procent av företagen hade skulder som restförts hos Kronofogdemyndigheten. Det är en liten, men ändå noterbar, ökning jämfört med 2015 då motsvarande siffra var 1,5 procent. En övervägande del av skulderna är stora, närmare 70 procent av dem överstiger 50 000 kronor. Det är en tydlig ökning jämfört med 2015, då 55 procent av skulderna översteg 50 000 kronor.

Att större skulder är vanligare bland de som går till Kronofogdemyndigheten är inte ovanligt. Däremot är det oroande att så pass många fler företag har stora skulder. Särskilt oroande kan det vara med tanke på att en så stor andel av företagen är små, med relativt låg omsättning. För ett företag med en omsättning mellan 100 000 och en miljon kronor är en skuld på mer än 50 000 kronor högst betungande. Vi har dock ingen information kring om det är större eller mindre företag som har dessa skulder.

6 Resultat från fördjupningen kring lastbilsförarens sociala villkor

6.1 Om undersökningen

Bakgrunden till att lastbilsförarens sociala villkor undersöks inom ramen för tillståndsmätningen för gods står dels att finna i Transportstyrelsens uppdrag på området marknadsövervakning men även i att transportnäringen har genomgått stora förändringar under de senaste åren och förhållandena behöver belysas ytterligare. Enligt myndighetens instruktion ska Transportstyrelsen verka för att de transportpolitiska målen uppnås och verksamheten särskilt ska inriktas till att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.³¹

Något som under de senaste åren varit föremål för diskussion inom åkerinäringen nationellt och också rönt ett medialt intresse är frågan om och i vilken grad svenska och utländska lastbilsförarens sociala villkor påverkar konkurrensvillkoren inom åkerinäringen. Frågan är aktuell även på EU-nivå och EU-parlamentet röstade i april 2019 ja till ett förslag som ska innebära mer rättvis konkurrens och hårdare tag mot illegala yrkesutövare inom de internationella transportererna. Bland annat måste företag se till att schemat innebär att föraren kan återvända hem regelbundet (minst var fjärde vecka).³² Förslaget ska dock behandlas i så kallad trilog med Kommissionen och Ministerrådet innan det blir ny lagstiftning.

Mer kunskap behövs inom området, bland annat om hur stor andel av transportererna som sker med förare med andra sociala villkor än vad som är brukligt att svenska förare har, hur de sociala villkoren är utformade och om de skiljer sig från varandra.

Observationer och vittnesmål från förare själva är viktiga för att skapa en bild av hur lastbilsförarens vardag ser ut på vägarna idag, men en mer representativ bild blir viktig för att se utbredningen av olika företeelser. Då tillståndsmätningen av gods ger en unik möjlighet till att fånga ett representativt urval av de lastbilsförare som färdas på våra vägar är det lämpligt att nyttja representativiteten för att få mer kunskap om lastbilsförarens villkor. En pilotstudie av metoden för att mäta lastbilsförarens sociala villkor genomfördes i samband med tillståndsmätningen 2015, en utvärdering av svarsfrekvens, polisens erfarenhet av tillvägagångssättet och svarens rimlighet ledde till slutsatsen att metoden borde kunna användas.

³¹ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

³² <http://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20190402IPR34671/mobility-package-parliament-adopts-position-on-overhaul-of-road-transport-rules>

Tillvägagångssättet har varit sådant att förarna under tiden polisen genomfört kontrollerna av regelefterlevnad har erbjudits att svara på en enkät på en surfplatta. På första sidan har föraren kunnat läsa information om enkäten på sitt eget språk där det bland annat framgår att undersökningen är frivillig och att svaren är helt anonyma och inte kopplade till den kontroll polisen genomför. Varje fråga i enkäten har också varit frivillig att svara på så att förarna har kunnat hoppa över frågor man inte vill svara på.

Enkäten om förarnas sociala villkor innehåller frågor av känslig karaktär och det går inte att utesluta att det finns förare som medvetet svarar felaktigt på vissa av frågorna för att man inte vill eller känner att man kan vara helt ärlig. Erfarenheter från tidigare pilot samt analys av inkommen data leder ändå till bedömningen att ovanstående inte bör påverka resultaten i det stora hela, utan att resultaten på en övergripande nivå ger en rättvisande bild av hur förarnas situation ser ut.

6.1.1 Hög svarsfrekvens

Antalet utvalda lastbilar i tillståndsmätningen uppgick till 453 och 422 förare tog emot datorplattan, av dessa 422 var det 392 förare som tackade ja till att delta i undersökningen. Att inte samtliga 453 förare svarat på erbjudandet att delta i undersökningen beror dels på att en del förare inte ville ta emot datorplattan dels på att en incident inträffade i Norrbottens län där delar av tidigare inlagda svar råkade raderas då de inte hunnit säkerhetskopieras.

De 392 förare som besvarat enkäten motsvarar 87 procent av det totala antalet förare som ingick i tillståndsmätningen för gods. Det är en hög siffra och innebär att resultaten kan anses vara representativa för den grupp av förare som ingått i tillståndsmätningen. Om det totala enkätsvar som försvann från Norrbotten räknas med skulle svarsfrekvensen varit uppemot 90 procent vilket är mycket högt och tyder på ett engagemang kring dessa frågor hos förarna.

6.1.2 Uppdelning mellan svenska och utländska arbetsgivare

För att kunna se om det finns skillnader i villkoren som förare arbetar under kommer resultaten från undersökningen huvudsakligen att presenteras uppdelat på följande sätt:

- Lastbilsförare som angett att arbetsgivaren för den aktuella transporten är registrerad i Sverige
- Lastbilsförare som angett att arbetsgivaren för den aktuella transporten är registrerad utanför Sverige

6.2 Bakgrundsfrågor om förarna

6.2.1 Sex av tio förare är svenska

Fördelningen över olika nationaliteter stämmer i stora drag med den i tillståndsmätningen även om de mäts på lite olika sätt. I tillståndsmätningen kontrolleras nationaliteten på körkortet och i delen om sociala villkor får förarna svara på i vilket land deras pass är utfärdat.

Tabell 6: I vilket land är ditt pass utfärdat.

Pass utfärdat i:	Antal svar:	Andel:
Sverige	228	58
Annat land inom EU	129	33
Land utanför EU	30	8
Ej besvarat frågan	5	1
Totalt	392	100

Av förarna hade knappt 60 procent ett pass utfärdat i Sverige, näst vanligaste nationaliteten var polsk, åtta procent av förarna var från Polen.

6.2.2 Nästan alla lastbilsförare är män

93 procent av de som svarat på undersökningen är män och tre procent är kvinnor, fyra procent har inte svarat på frågan. Bland förare anställda på svenska åkeriföretag visar en studie att ungefär 7 procent är kvinnor, en andel som är på uppåtgående då andelen kvinnor bland de som anställdes under 2018 var 12 procent. Siffror på studerande under 2019 visar också på att andelen kvinnor uppgår till en fjärdedel.³³

En förklaring till att undersökningen visar en lägre andel kvinnor är att det bland de utländska förarna inte fanns några kvinnor. Tittar vi bara på de förare vars pass är utfärdade i Sverige är andelen män och kvinnor knappt 93 respektive sex procent.

På grund av att antalet kvinnliga förare är så lågt går det inte att göra några jämförelser mellan könen.

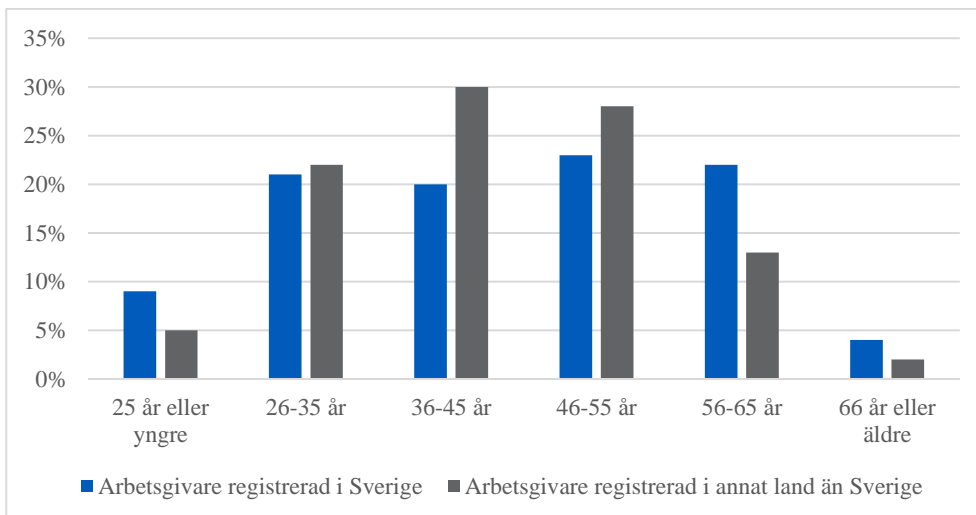
6.2.3 Lastbilsförare i alla åldersgrupper

Undersökningens resultat visar på en jämn åldersfördelning bland lastbilsförarna. Ungefär 20 procent av förarna är 26-35 år och det är en lika stor andel av förarna som befinner sig i spannet 56-65 år. Knappt hälften av förarna är mellan 36 och 55 år. Andelen förare som är 56 år eller äldre är

³³ TYAs Trendindikator 2019

något högre bland förarna som arbetar för svenska arbetsgivare jämfört med de som arbetar för utländska arbetsgivare.

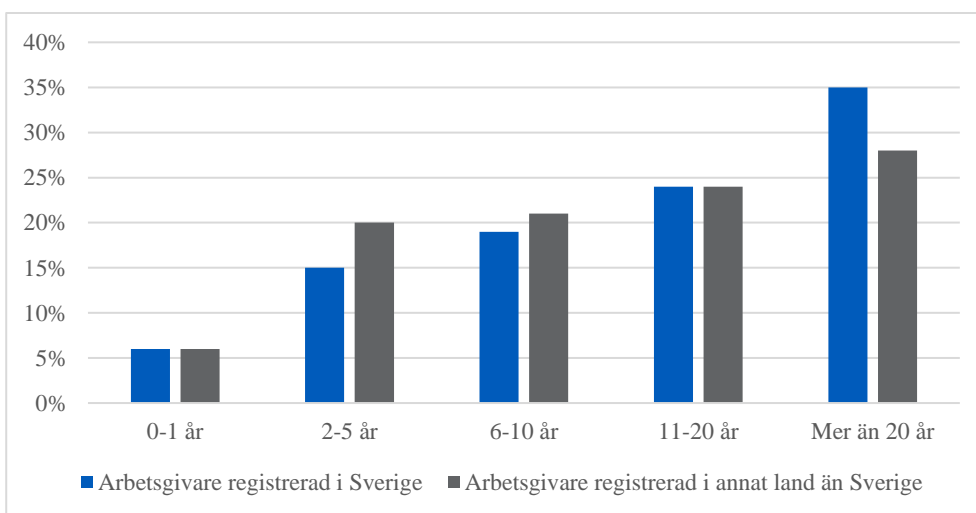
Figur 16: Förares ålder uppdelat på var arbetsgivaren är registrerad.



6.2.4 Många är erfarna yrkesförare

Över hälften av förarna har arbetat som yrkesförare i över tio år och var tredje förare har arbetat mer än 20 år i yrket. Bland de förare som har en arbetsgivare registrerad i Sverige är andelen som har mer än 20 års erfarenhet något högre än hos de som arbetar för en utländsk arbetsgivare.

Figur 17: Antal år som yrkesförare (tung lastbil) uppdelat på var arbetsgivaren är registrerad.



6.3 Arbetsrelaterade frågor kring den aktuella transporten

6.3.1 64 procent uppger att arbetsgivaren är registrerad i Sverige
64 procent av förarna uppger att arbetsgivaren för den aktuella transporten är registrerad i Sverige, 30 procent anger att arbetsgivaren är registrerad i annat land inom EU och 4 procent uppges vara registrerade i land utanför EU. Näst efter Sverige är det vanligaste att arbetsgivaren är polsk, totalt sju procent.

Tabell 7: I vilket land är din arbetsgivare för den här transporten registrerad?

Land som arbetsgivaren är registrerad i:	Antal svar:	Andel %):
Sverige	252	64
Annat land inom EU	118	30
Land utanför EU	15	4
Vet ej	3	1
Ej besvarat frågan	4	1
Totalt	392	100

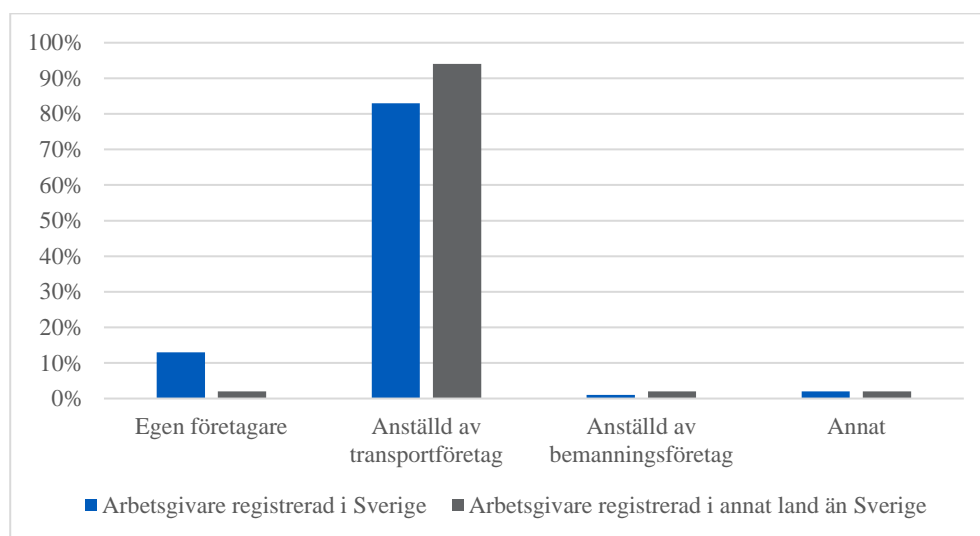
Uppgifterna om nationalitet på arbetsgivare överensstämmer med uppgifterna från tillståndsmätningen där det görs en kontroll av företag.

Redovisningen i rapporten är som tidigare nämnts förare som arbetar för svenska arbetsgivare jämfört med förare som arbetar för arbetsgivare registrerade i andra länder. Bland de förare som arbetar för svenska arbetsgivare har knappt tio procent ett pass som är utfärdat i annat land. Gruppen med utländska förare som kör för svenska arbetsgivare är för liten för att särredovisa men uppvisar inom vissa frågor ett något annat mönster än svenska förare som kör för svenska företag. De verkar vara hemifrån i större utsträckning och övernattar mer i lastbilen. Lönemässigt verkar det dock inte vara några större skillnader.

6.3.2 Nära 9 av 10 förare är anställda av ett transportföretag

83 procent av förarna som arbetar för svenska arbetsgivare är anställda av transportföretag och för de som arbetar för utländska företag är motsvarande siffra 94 procent. Av de som angett att deras arbetsgivare är stationerade i Sverige är 13 procent egenföretagare jämfört med 2 procent av de som har en arbetsgivare stationerad i annat land.

Figur 18: Anställningsform för nuvarande transport uppdelat på var arbetsgivaren är registrerad.



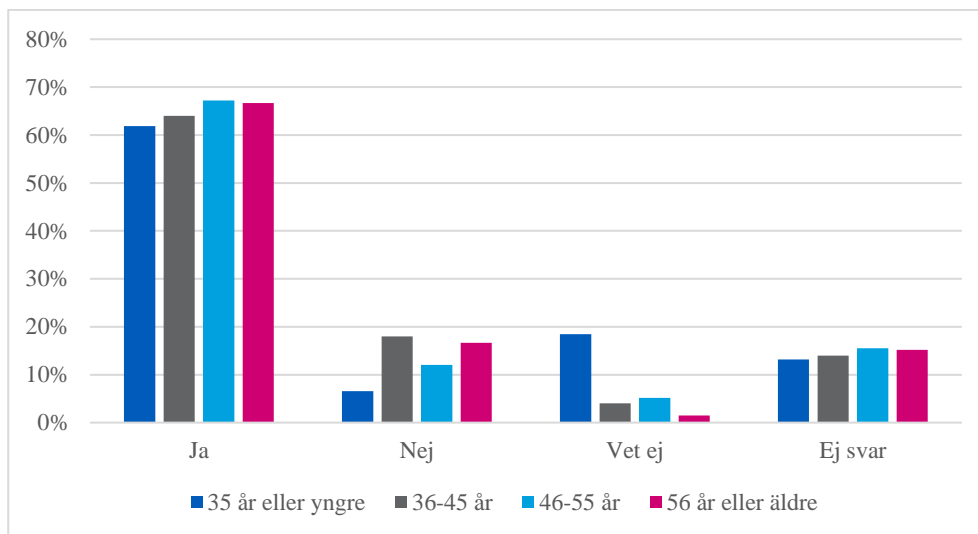
Det är främst personer med lång erfarenhet inom transportbranschen som arbetar som egna företagare, 84 procent har arbetat 11 år eller mer som yrkesförare tung lastbil.

6.3.3 65 procent omfattas av kollektivavtal

Frågan om kollektivavtal har endast ställts till de som angett att de arbetar för en arbetsgivare registrerad i Sverige och 85 procent har valt att svara på frågan som eventuellt kan anses vara en fråga av känslig karaktär.

Resultaten tyder på vissa ålderskillnader vad gäller frågan om kollektivavtal, se Figur 19. Oavsett åldersgrupp är det runt 65 procent som anger att de omfattas av kollektivavtal men bland de yngre förarna, 35 år eller yngre, finns en större osäkerhet huruvida de omfattas av kollektivavtal eller ej, nästan en av fem anger att de inte vet. Det finns tendenser till att utländska förare som kör för svenska arbetsgivare har svarat på frågan i något lägre utsträckning och oftare anger ”vet ej”.

Figur 19: Andel förare som omfattas av kollektivavtal, uppdelat på åldersgrupper.

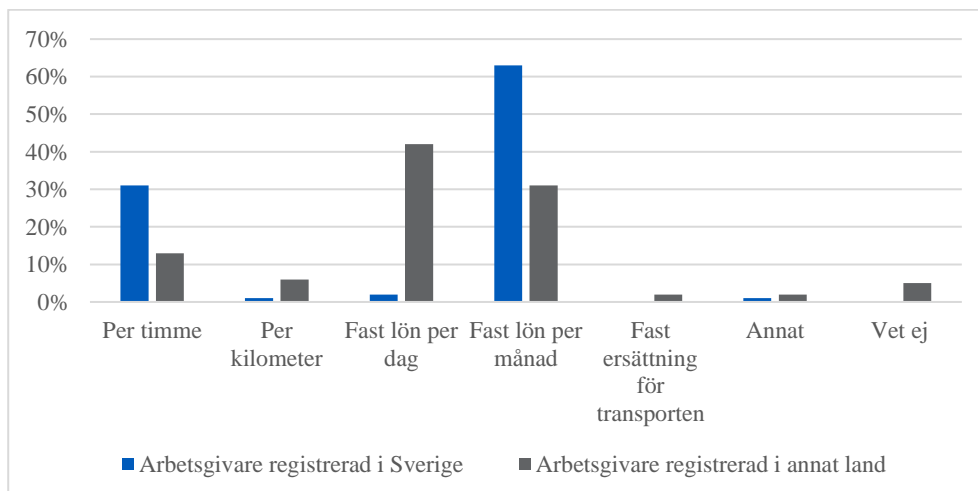


Av egenföretagarna anger 37 procent att de omfattas av kollektivavtal jämfört med 85 procent av de anställda.

6.3.4 Fast lön per månad vanligaste ersättningsformen för svenska förare

Det allra vanligaste är att förare får ersättning baserat på arbetad tid. Hälften av förarna har fast månadslön, därefter är det vanligaste att föraren får ersättning i form av timlön, men det skiljer en del beroende på var arbetsgivaren är registrerad. Bland de förare som har en svensk arbetsgivare anger drygt 6 av 10 att de får en fast lön per månad medan det för förare med arbetsgivare stationerade utanför Sverige är vanligast med en fast lön per dag.

Figur 20: Ersättningsform för aktuell transport uppdelat på var arbetsgivaren är registrerad. Bas: de som angett att de är anställda av ett transportföretag.



Några procent av förarna anger att de får ersättning per kilometer eller en fast ersättning för transporten. Det är tveksamt om dessa ersättningsformer är tillåtna enligt de regler som gäller för kör- och vilotider.³⁴

6.3.5 En procent av transporter är cabotagetransporter

Bland de förare som arbetar för svenska arbetsgivare är inrikestransporter den absolut vanligaste transportformen, med 92 procent, följt av internationell transport på 3 procent. Bland förare med arbetsgivare registrerad i annat land är andelen internationella transporter 83 procent, inrikestransporter 6 procent och kombinerade transporter 5 procent.

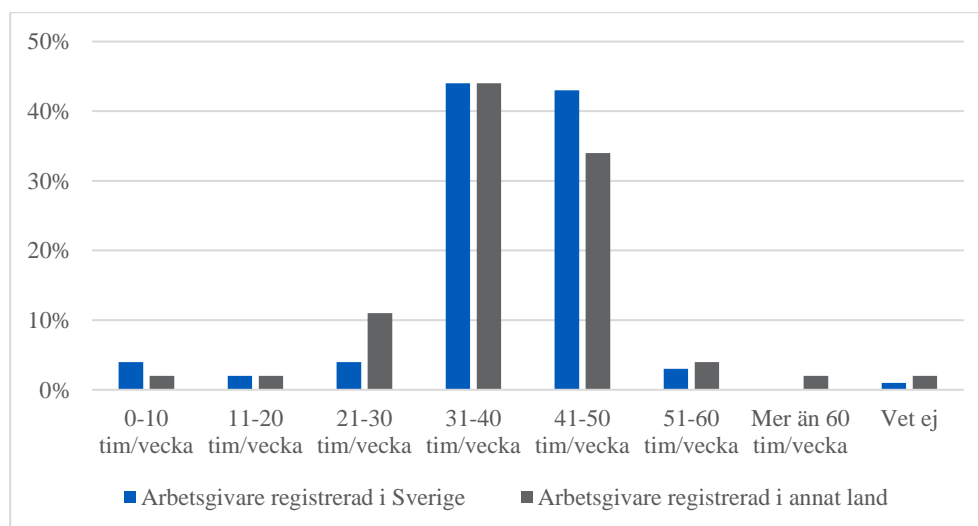
Två procent av förarna med utländska arbetsgivare anger att den aktuella transporten är en cabotagetransport. Det är lägre än andelen cabotagetransporter polisen identifierat i sina kontroller. En anledning till att det skiljer sig åt, förutom att det finns ett bortfall av förare som inte valt att svara på undersökningen, kan vara okunskap om vad som egentligen gäller för den aktuella transporten.

6.4 Lastbilsförarens sociala villkor

6.4.1 De flesta arbetar mellan 31-50 timmar per vecka

Ungefär 8 av 10 förare arbetar i genomsnitt mellan 31-50 timmar i veckan. Det är fler förare som kör för svenska arbetsgivare som ligger inom detta spann och det beror på att fler i denna grupp uppger att de arbetar 41-50 timmar i veckan. Andelen förare som arbetar 31-40 timmar i veckan ligger på 45 procent oavsett var arbetsgivaren är registrerad.

Figur 21: Arbete som yrkesförare (tung lastbil) i genomsnitt per vecka uppdelat på var arbetsgivaren är registrerad.



³⁴ Förordning (EG) nr 561/2006

6.4.2 Stora löneskillnader beroende på var arbetsgivaren är registrerad

Att fråga om lön är känsligt, oavsett om det är i en privat kontext eller i ett mer professionellt sammanhang. Det finns också praktiska utmaningar med att ställa frågor om lön till en grupp yrkesutövare med olika nationaliteter, arbetsgivare i olika länder och som har olika anställningsformer.

I den aktuella undersökningen ställdes en fråga ”Vad har du i lön/ersättning per månad som yrkesförare (tung lastbil) när skatten är avdragen?” Ett förtydligande lades till om att eventuell extra ersättning för exempelvis övernattnings inte skulle räknas med. Förarna fick fylla i lön/ersättning och sedan ange valuta. En femtedel valde att inte svara alls på frågan vilket innebär ett relativt stort partiellt bortfall på frågan. Det har gjorts rimlighetskontroller av svaren där vissa osannolikt låga och höga svar tagits bort. En viss osäkerhet finns kring svaren för de som angett att de arbetar mindre än 30 timmar per vecka liksom hos de som arbetar mer än 50 timmar per vecka.

Svaren på frågorna kring lön bör utifrån det som beskrivs ovan ses som övergripande indikationer och inte exakta nivåer.

Tabell 8: Månadslön fördelat på var arbetsgivaren är registrerad, efter skatt (omräknat till SEK för de som angivit månadslön i annan valuta)

Arbetsgivare stationerad i:	Medianlön efter skatt per månad för de som arbetar 31-40 timmar i veckan	Medianlön efter skatt per månad för de som arbetar 41-50 timmar i veckan:
Sverige	23 000	25 000
Annat land exklusive nordiska länder	16 100	13 900

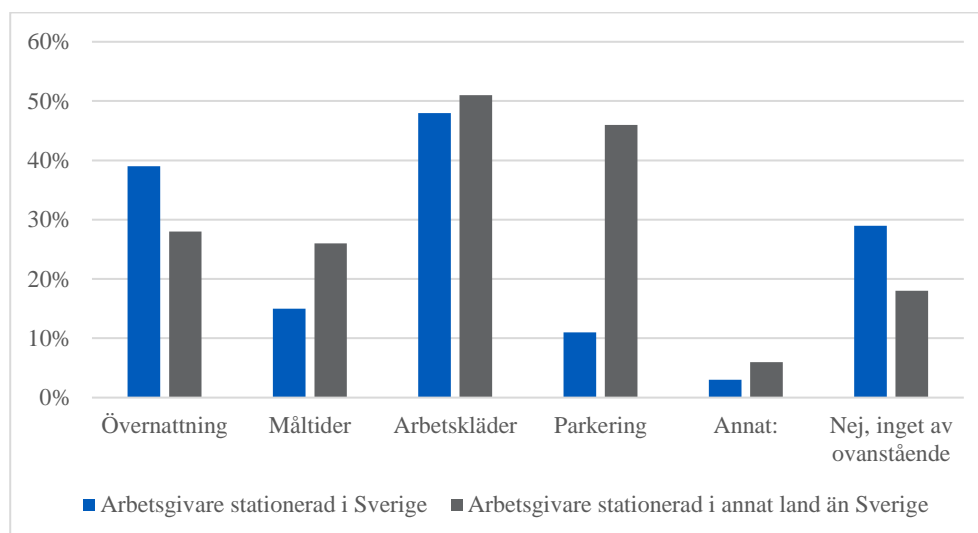
Förare som har arbetsgivare i något av de övriga nordiska länderna utgör ungefär 20 procent av alla förare med arbetsgivare i annat land. Det är en grupp som är för liten för att redovisa för sig, men dessa förare har löner som ofta ligger högre än förare som kör för svenska företag samtidigt som de flesta andra som kör för utländska företag har betydligt lägre löner. Förarna som arbetar för företag i andra nordiska länder har därför tagits bort i jämförelsen i Tabell 8.

Medianlönen för förare med arbetsgivare utanför Norden som arbetar 31-50 timmar i veckan ligger runt 14 000 – 16 000 kronor efter skatt, att jämföra med 23 000 – 25 000 kronor efter skatt för förare som arbetar för svenska företag. Det innebär att utländska förare ligger mellan 30-45 procent lägre i

lön än de förare som arbetar för svenska arbetsgivare. Att medianlönen för förare som kör för arbetsgivare utanför de nordiska länderna ligger högre för de som jobbar 31-40 timmar i veckan än för de som arbetar mer, beror på att det finns variationer i lön i denna grupp som inte förklaras enbart av hur mycket de arbetar. Exempelvis kan några mer högavlönade förare som angett att de arbetar 31-40 timmar i veckan dra upp värdet.

Utöver lönen har de flesta rätt till ersättning för flera saker utöver lönen även om det skiljer en del beroende på om man arbetar för en svensk eller utländsk arbetsgivare. Svenska arbetsgivare ersätter i större utsträckning förare för övernattning medan utländska i högre grad ger ersättning för måltider och parkering. Arbetskläder ersätter ungefär hälften av arbetsgivarna oavsett nationalitet. Knappt en tredjedel av förarna som kör för svenska arbetsgivare uppger att de inte har rätt till extra ersättning utöver lön, motsvarande siffra för de som kör för utländska företag är en knapp femtedel.

Figur 22: Rätt till extra ersättning utöver lön (%) Flervalsfråga.

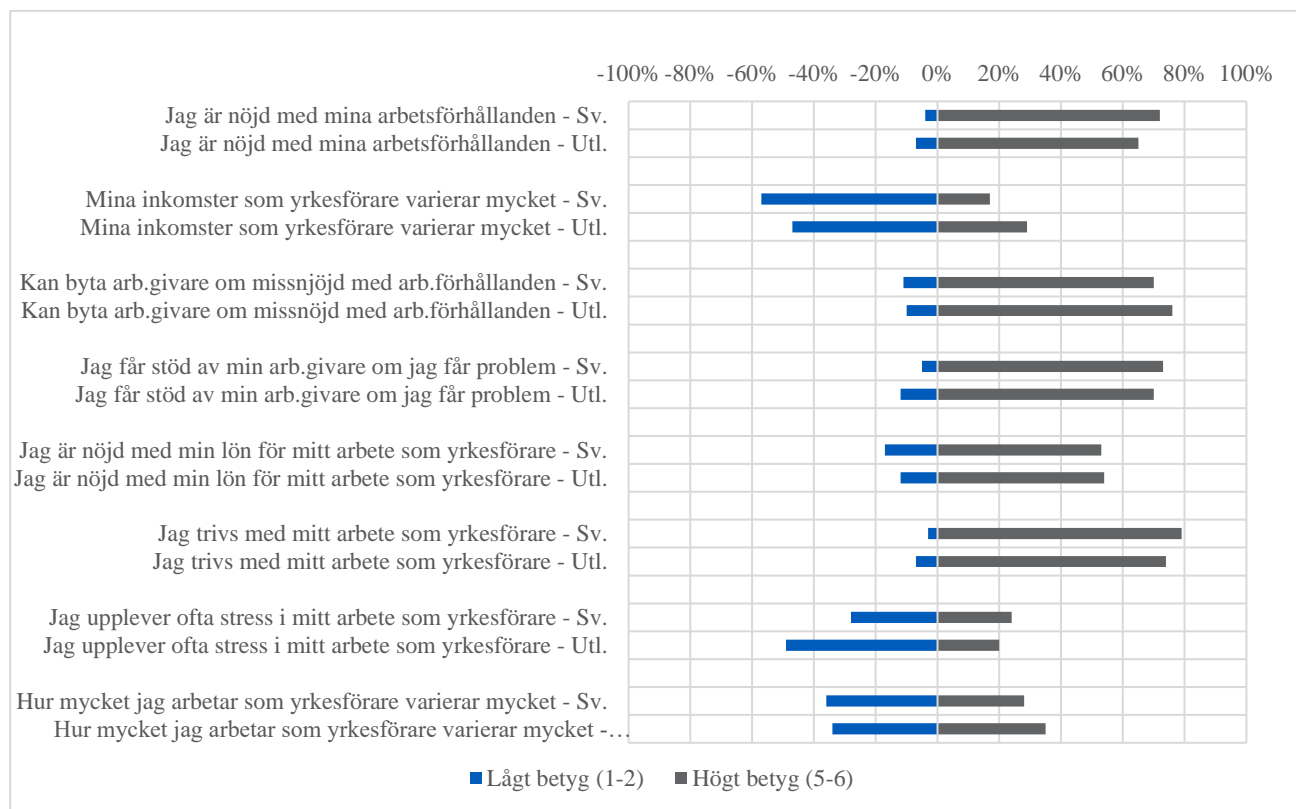


6.4.3 Inställning till yrkesförhållanden

För att fånga upp förarnas inställning till sitt arbete har de fått svara på frågor om hur väl de instämmer i olika påståenden kring sin arbetssituation på en skala från 1-6. På det stora hela är det inga stora skillnader i förarnas inställning till sina yrkesförhållanden beroende på om de har svenska eller utländska arbetsgivare. Få förare är direkt missnöjda med sina arbetsförhållanden. Vid tolkning av siffrorna kan det vara bra att ha i åtanke att många förare kommer från länder och kulturer där man inte har fullt förtroende för statliga myndigheter och har en vana av att inte kunna uttrycka sina åsikter utan konsekvenser. Vissa kontroller av data har gjorts

för att kontrollera för eventuella svar där den som svarat på enkäten endast kryssat i samma sak, men viss försiktighet är ändå bra att ha med sig i tolkning av resultaten.

Figur 23 Hur väl förarna instämmer i påståenden kring sina arbetsförhållanden uppdelat på svensk respektive utländsk arbetsgivare. Vissa frågetexter har kortats ner av platsskäl.



Generellt sett trivs förarna med sitt arbete och är nöjda med sina arbetsförhållanden. Förare för utländska företag anger i något högre grad att det skiljer sig mellan hur mycket de arbetar som yrkesförare månad för månad och således ser vi även en större variation i inkomster i denna grupp. Vad gäller det upplevda stödet från arbetsgivaren om något inträffar är det ungefär lika många förare i båda grupperna som anger ett högt betyg på frågan, 7 av 10 förare har svarat 5 eller 6. Däremot går det att se att en något större andel av förarna som kör för utländska företag saknar stöd av sin arbetsgivare om något inträffar, 12 procent jämfört med 5 procent för förarna som kör för svenska företag.

En klar majoritet anger att de upplever att de kan byta arbetsgivare om de inte är nöjda med arbetsförhållandena, 76 procent av de som är anställda av utländska arbetsgivare och 70 procent av de med svenska arbetsgivare. En av tio tror däremot inte att det är så lätt att byta arbetsgivare om

arbetsförhållandena skulle vara dåliga, siffran är densamma oberoende av var arbetsgivaren är stationerad.

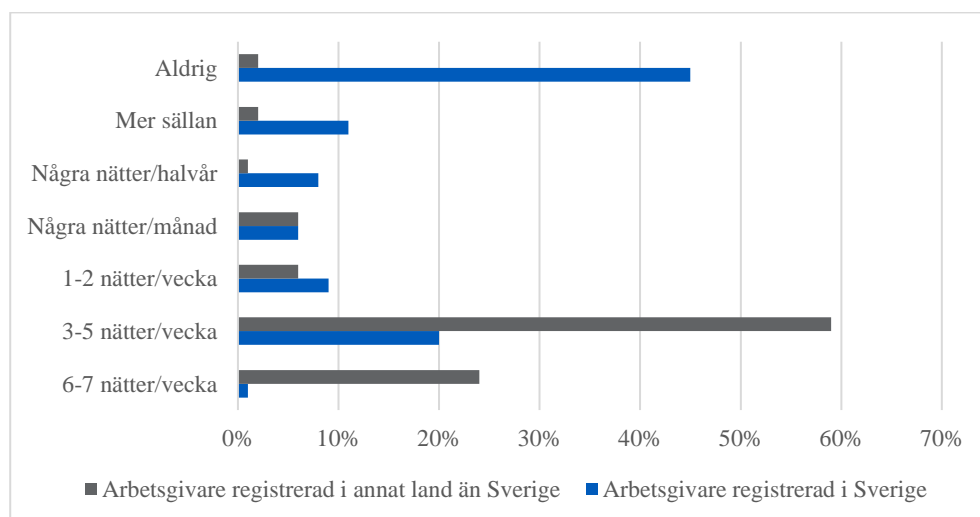
Drygt hälften av förarna uppger att de är nöjda med sin lön som yrkesförare, detta oavsett om arbetsgivaren är svensk eller utländsk. Däremot är det en relativt stor andel förare som inte är nöjda med lönen, 17 procent av de svenska förarna och 12 procent av de utländska förarna. Det finns tendenser till att ju längre man arbetat i branschen desto mindre nöjd är man med lönen för arbetet.

Förare för svenska arbetsgivare upplever i något högre grad stress än förare för utländska arbetsgivare. Bland de som kör för utländska företag uppger hälften att de inte upplever stress ofta i sitt arbete, medan en femtedel anger att de ofta upplever stress. Motsvarande siffror för de som kör för svenska företag är att knappt 30 procent inte upplever att arbetsituationen är stressig mot 24 procent som upplever den som stressig.

6.4.4 Stora skillnader i hur ofta förare övernattar i sina lastbilar

Av naturliga skäl skiljer det en hel del i hur ofta förare övernattar i lastbilen. De som arbetar för utländska arbetsgivare är ute på långresor och drygt 80 procent av dem övernattar minst 3 nätter/vecka i lastbilen och 24 procent övernattar 6-7 nätter/vecka i lastbilen. Bland de förare som kör för svenska arbetsgivare uppger 20 procent att de sover i lastbilen 3-5 nätter/vecka men det vanligaste är att man aldrig sover i lastbilen.

Figur 24: Hur ofta övernattar du i genomsnitt i lastbilen?

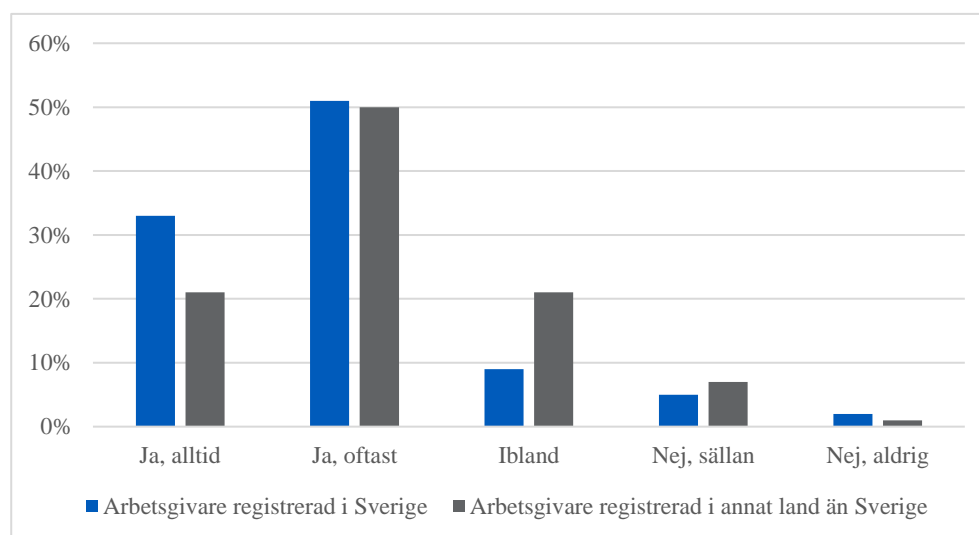


Det råder idag brist på säkra uppställningsplatser där förare kan stanna och vila och känna sig trygga utan att behöva riskera att diesel eller gods stjäls från fordonet. Trafikanalys har i ett regeringsuppdrag kartlagt utbud och efterfrågan av trygga och säkra uppställningsplatser och kom fram till att ett stort antal förare upplever otrygghet och uppger sig ha blivit utsatta för brott. Utbudet av uppställningsplatser består främst av Trafikverkets rastplatser, vägkrogar och bensinstationer och bedöms inte vara tillräckligt stort.³⁵

Riktlinjerna för de europeiska TEN-T vägarna ställer krav på medlemsstater att prioritera tillhandahållande av lämpligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med lämplig skydds- och säkerhetsnivå. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att TEN-T kravet om uppställningsplatser uppfylls och fick också under 2018 ett regeringsuppdrag att se hur uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan bli bättre.³⁶

De som angett att de någon gång övernattar i lastbilen har fått svara på en fråga om de känner sig trygga när de övernattar. Av de förare som kör för svenska företag och övernattar i lastbilen känner sig 84 procent ofta eller alltid trygga vid övernattning, siffran är lägre för de förare som kör för utländska företag, 71 procent. En större andel förare för utländska företag än för svenska företag anger att de bara ibland känner sig trygga, 21 procent jämfört med 9 procent. Andelen som sällan eller aldrig känner sig trygga är ungefär lika stor oberoende av var arbetsgivaren är registrerad.

Figur 25: Känner du dig trygg när du övernattar i lastbilen?



³⁵ Trafikanalys (2016) Trygga och säkra uppställningsplatser

³⁶ Uppdrag att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar Dnr: N2018/04052/MRT

Det finns flera faktorer som kan påverka den upplevda tryggheten vid övernattning på väg. Säkra uppställningsplatser kan vara en faktor som påverkar positivt, men det är också troligt att man upplever en större trygghet i sitt hemland.

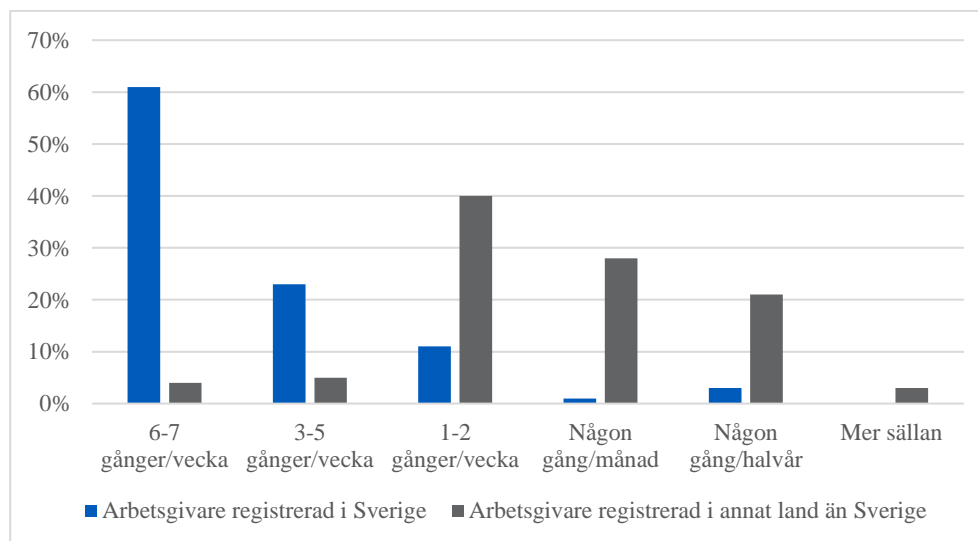
Det är positivt att en stor andel av förarna oftast känner sig trygga vid övernattning, men det finns ett icke försumbart antal förare som endast ibland eller än mer sällan känner sig trygga vid övernattning, en andel som är större bland de förare som kör för utländska företag.

6.4.5 Hälften förarna som kör för utländska företag kommer inte hem varje vecka

Förutsättningarna att komma hem till sin varaktiga bostad ser olika ut för förare som kör för svenska respektive utländska arbetsgivare. Som vi sett tidigare kör över 90 procent av förarna för de svenska arbetsgivarna inrikestransporter och majoriteten kommer också hem till sin varaktiga bostad i princip varje dag och 95 procent kommer hem minst en gång i veckan. Motsvarande siffror för de förare som kör för utländska företag och alltså kör internationella transporter är att knappt hälften kommer hem till sin varaktiga bostad minst en gång i veckan.

En femtedel av förarna som kör för utländska arbetsgivare kommer bara hem någon gång per halvår och om de som kör för nordiska arbetsgivare räknas bort så är det en fjärdedel av förarna för de utländska företagen som uppger att de endast kommer hem någon gång i halvåret.

Figur 26. Hur ofta kommer du till din varaktiga bostad/ditt hem?



När studien genomfördes fanns inget reglerat kring hur ofta en förare ska ha rätt att återvända hem, men om det förslag som EU-parlamentet röstade fram i april 2019 går igenom i dess nuvarande form innebär det att transportföretagen måste se till att schemat möjliggör att föraren kan återvända hem regelbundet (minst var fjärde vecka). Enkätresultaten tyder på att ett eventuellt nytt regelverk kan komma att få påverkan för nästan en fjärdedel av de förare som kör för utländska företag.

6.4.6 Annat arbete än som yrkesförare tung lastbil

Den stora majoriteten, 92 procent, anger att de inte utför något annat arbete än som yrkesförare för tung lastbil, oavsett nationalitet på arbetsgivaren. Det är ett förhållandevis litet antal personer som arbetar med annat så det går inte att göra några närmare analyser av dessa, men det går att se att en tredjedel av de som svarat på frågan har det andra yrket som huvudsaklig sysselsättning (31-50 timmar/vecka).

7 Slutsatser

Vi kan konstatera av resultaten i denna mätning att regelefterlevnaden totalt sett, det vill säga inom de flesta områden som kontrollerats, har blivit lite bättre sedan mätningen 2015. Glädjande är att efterlevnaden gällande kör- och vilotider fortsätter utvecklas i rätt riktning och att efterlevnaden gällande lastsäkring också har förbättrats. På några få områden ser vi avvikelser och att efterlevnaden inte är tillräcklig. Vi ser även i årets mätning för första gången lite tydligare indikationer på att utländska förare inte riktigt når upp till samma nivå i regelefterlevnad som sina svenska kollegor när det gäller kör- och vilotider samt hastighetsefterlevnad. Inom bägge dessa områden finns dock mer att önska även vad gäller svenska förare.

Trots att utvecklingen gällande kör- och vilotider totalt sett alltså går åt rätt håll är den skillnad vi nu ser mellan svenska och utländska förare oroväckande. Regelverket är i grunden en sociallagstiftning där, lite förenklat uttryckt, förarens sociala villkor och trafiksäkerhet är två bärande delar. Att lastbilsförare är utvilade och följer de trafikregler som finns är utomordentligt viktigt för såväl trafiksäkerheten som förarnas sociala välbefinnande. Överträdelser innebär dessutom risk för snedvriden konkurrens.

Under 2018 ökade antal omkomna i vägtrafiken kraftigt och en del i det var att det skedde en kraftig ökning av personer som omkom i olyckor där tung lastbil varit inblandad. Det finns inget som tyder på att den stora ökningen av olyckor skulle bero på bristande regelefterlevnad från lastbilsförarnas sida, men Transportstyrelsen har påbörjat ett arbete med att mer detaljerat analysera olyckor där tunga men även lätta lastbilar varit inblandade.

Att utvecklingen gällande kör- och vilotider totalt sett och bland svenska förare ändå går åt rätt håll är förväntat. Sannolikt kan utvecklingen till viss del förklaras av den uppmärksamhet området haft sedan vi på Transportstyrelsen tog över de så kallade företagskontrollerna från Polisen 2012. Vi är medvetna om att vi genom åren har fått en hel del, och i bland rättmätig, kritik för vårt sätt att tillämpa reglerna. Samtidigt har detta fokus inneburit att väldigt många transportföretag i Sverige successivt har blivit bättre och bättre i sitt arbete med regelefterlevnaden i sina företag. Såväl regelverk som tillämpning har också förändrats över tid. Till exempel har det gjorts ändringar i reglerna som innebär ökad flexibilitet och att mindre allvarliga överträdelser inte sanktioneras lika hårt som tidigare samtidigt som allvarliga överträdelser sanktioneras hårdare. Detta har sannolikt lett till att reglerna upplevs mer rättvisa och att incitamenten att följa reglerna har ökat. Värt att lyfta i sammanhanget är också den goda dialog vi har med

branschen, som tveklöst inneburit en ökad och ömsesidig respekt och förståelse för varandras uppdrag, roller och villkor.

För första gången sedan mätningarna inleddes 2012 har vi i samband med årets mätning haft möjlighet att undersöka lastbilsförarens sociala villkor. Och vi kan av resultaten nu konstatera det vi tidigare bara misstänkt, nämligen att det finns en del tydliga skillnader i villkor mellan förare beroende på vilket land arbetsgivaren är registrerad. Till exempel att förare med arbetsgivare registrerade i Sverige har en högre lön och att de tillbringar färre nätter sovande i lastbilen än förare med arbetsgivare registrerade i ett annat land.

Samtidigt kan vi konstatera att de flesta förare, oavsett var arbetsgivaren är registrerad, trivs med sitt arbete och sina villkor. Det torde bero på att lön och villkor i någon mån följer allmänna villkor eller praxis för yrket i det land arbetsgivaren är registrerad. I vissa länder finns också lagstiftning om lägsta lön.

Vårt att notera är ändå att skillnaden i löner till förare skiljer ganska mycket beroende på var arbetsgivaren är registrerad. Givet det faktum att löne- och lönebikostnader oftast utgör en så stor del som uppemot 50 procent av kostnaden i ett transportföretag kan det finnas anledning att fundera över vilka eventuella konsekvenser det kan föra med sig för den svenska transportmarknaden. I denna mätning ser vi också att andelen utländska förare, företag och fordon på svenska vägar är den högsta sedan mätningarna inleddes 2012. Vår bedömning är att det delvis kan handla om att utländska aktörer i många fall har en gynnsammare kostnadsbild på grund av löneläget, men att ökningen sannolikt även beror på att det helt enkelt saknas yrkesförare i Sverige samtidigt som det finns en stor efterfrågan på lastbilstransporter. Samtliga yrkestrafikbranscher har under flera år redogjort för de stora rekryteringsproblem som finns och som accelererar.

Att genomföra dessa mätningar om förarens sociala villkor i samband med regelefterlevnadsmätningen har gett oss ett unikt urval av förare. Av svarsfrekvens och fritextkommentarer drar vi också slutsatsen att de flesta förare tycks uppskatta att vi ställer dessa frågor. Att kunna belägga i stället för att ana eller gissa är i de flesta fall en förutsättning för att fatta välgrundade beslut eller för att få bättre förståelse om hur en marknad fungerar.

8 Bilagor

8.1 Blankett gods

Q1 Ange län:

- Jönköping (1)
- Dalarna (2)
- Norrbotten (3)
- Skåne (4)
- Stockholm (5)
- Västra Götaland (6)
- Västmanland (7)

*Display This Question:
If Q1 = Jönköping*

Q2 Ange urvalssträcka i Jönköpings län:

- 1 (1)
- 2 (2)
- 3 (3)
- 7 (4)
- 8 (5)
- 9 (6)
- 10 (7)
- 14 (8)
- 15 (9)
- 17 (10)
- 25 (11)
- 30 (12)
- 37 (13)
- Annan, ange: (14) _____

Display This Question:
If Q1 = Dalarna

Q3 Ange urvalssträcka i Dalarna:

- 1 (1)
- 2 (2)
- 4 (3)
- 5 (4)
- 7 (5)
- 9 (6)
- 11 (7)
- 20 (8)
- 21 (9)
- 22 (10)
- 23 (11)
- 27 (12)
- 38 (13)
- Annan, ange: (14) _____

Display This Question:
If Q1 = Norrbotten

Q4 Ange urvalssträcka i Norrbotten:

- 1 (1)
- 2 (2)
- 4 (3)
- 6 (4)
- 7 (5)
- 9 (6)
- 11 (7)
- 16 (8)
- 19 (9)
- 23 (10)
- 26 (11)
- 33 (12)
- 49 (13)
- Annan, ange: (14) _____

Display This Question:
If Q1 = Skåne

Q5 Ange urvalssträcka i Skåne:

- 1 (1)
- 2 (2)
- 4 (3)
- 5 (4)
- 6 (5)
- 12 (6)
- 19 (7)
- 24 (8)
- 26 (9)
- 27 (10)
- 28 (11)
- 34 (12)
- 48 (13)
- Annan, ange: (14) _____

Display This Question:
If Q1 = Stockholm

Q6 Ange urvalssträcka i Stockholms län:

- 1 (1)
- 2 (2)
- 3 (3)
- 8 (4)
- 9 (5)
- 12 (6)
- 16 (7)
- 17 (8)
- 21 (9)
- 23 (10)
- 29 (11)
- 35 (12)
- 44 (13)
- Annan, ange: (14) _____

Display This Question:
If Q1 = Västra Götaland

Q7 Ange urvalssträcka i Västra Götaland:

- 1 (1)
- 2 (2)
- 3 (3)
- 4 (4)
- 5 (5)
- 7 (6)
- 8 (7)
- 22 (8)
- 23 (9)
- 30 (10)
- 31 (11)
- 36 (12)
- 57 (14)
- Annan, ange: (15) _____

Display This Question:
If Q1 = Västmanland

Q8 Ange urvalssträcka i Västmanland:

- 1 (1)
- 2 (2)
- 3 (3)
- 5 (4)
- 6 (5)
- 7 (6)
- 8 (7)
- 9 (8)
- 11 (9)
- 13 (10)
- 15 (11)
- 17 (12)
- 18 (13)
- Annan, ange (14) _____

Q98 Ange mätplats:

Q99 Ange riktning:

- Norr (1)
- Söder (2)
- Öster (3)
- Väster (4)
- Annat (5) _____

Q10 Kontroll eller bortfall

- Kontroll (1)
- Bortfall (2)

*Display This Question:
If Q10 = Bortfall*

Q11 Ange anledning till bortfall

Q85 Råder vinterväglag?

- Ja (1)
- Nej (2)

Q86 Vinterväglag: Beskrivning/anmärkning

Q12 KONTROLL AV FÖRARE

Nationalitet körkort

- Svenskt (1)
- Annat land, ange: (2) _____

Q13 Körkort

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)

Q14 Körkort: Beskrivning/anmärkning

Q15 Yrkeskompetensbevis

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q16 Yrkeskompetensbevis: Beskrivning/anmärkning

Q17 Förarkort

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q18 Förarkort: Beskrivning/anmärkning

Q82 ADR-intyg

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q83 ADR-intyg: Beskrivning/anmärkning

Q19 Alkohol och droger

- Utan anmärkning (1)
- Anmälan/rapport (2)

Q20 Alkohol och droger: Beskrivning/anmärkning

Q21 Omfattas föraren av kör- och vilotidsförordningen

- Ja (1)
 Nej (2)

Q22 Kör- och vilotider

- Utan anmärkning (1)
 Ordningsbot (2)
 Anmälan/rapport (3)
 Rapportteftergift (4)

Q23 Kör- och vilotider: Beskrivning/anmärkning

Q24 Färdskrivare

- Utan anmärkning (1)
 Ordningsbot (2)
 Anmälan/rapport (3)
 Rapportteftergift (4)

Q25 Färdskrivare: Beskrivning/anmärkning

Q26 Sanktion kör/vilotider

- Ja (1)
 Nej (2)

Q27 Övriga kommentarer för kontroll förare

Q28 KONTROLL AV FÖRETAG

Nationalitet företag

- Svenskt (1)
- Annat land, ange: (2) _____

Q29 Typ av tillstånd?

- Yrkestrafiktillstånd (1)
- Gemenskapstillstånd (2)
- Annat tillstånd, ange: (3) _____
- Tillstånd saknas (4)
- Ej tillämpligt (5)

*Display This Question:
If Q29 = Yrkestrafiktillstånd*

Q30 Anmärkning på Yrkestrafiktillstånd

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

*Display This Question:
If Q29 = Gemenskapstillstånd*

Q92 Anmärkning på Gemenskapstillstånd

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Display This Question:
If Q29 = Annat tillstånd, ange:

Q93 Anmärkning på annat tillstånd

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q31 Anmärkning på tillstånd: Beskrivning/anmärkning

Q33 Fordonet Y-anmält

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q34 Fordonet Y-anmält: Beskrivning/anmärkning

Q35 Sanktion kör/vilotider (företag)

- Ja (1)
- Nej (2)

Q37 Sanktion kör/vilotider: Beskrivning/anmärkning

Q36 Sanktion färdskrivare

- Ja (1)
- Nej (2)

Q38 Sanktion färdskrivare: Beskrivning/anmärkning

Q39 Övriga kommentarer för kontroll av företag

Q40 KONTROLL AV FORDON

Nationalitet lastbil

- Svenskt (1)
- Annat land, ange (2) _____

Q41 Släp

- Inget släp (1)
- 1 släp (2)
- 2 släp (3)
- 3 släp (4)

Display This Question:

*If Q41 = 1 släp
Or Q41 = 2 släp
Or Q41 = 3 släp*

Q42 Nationalitet släp nr 1

- Svenskt (1)
- Annat land, ange: (2) _____

Display This Question:

*If Q41 = 2 släp
Or Q41 = 3 släp*

Q43 Nationalitet släp nr 2

- Svenskt (1)
- Annat land, ange: (2) _____

Display This Question:

If Q41 = 3 släp

Q93 Nationalitet släp nr 3

- Svenskt (1)
- Annat land, ange: (2) _____

Q44 Teknisk beskaffenhet, bil exkl. däck

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Display This Question:

If Q41 = 1 släp

Or Q41 = 2 släp

Or Q41 = 3 släp

Q45 Teknisk beskaffenhet, släp nr 1 exkl. däck

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Display This Question:

If Q41 = 2 släp

Or Q41 = 3 släp

Q46 Teknisk beskaffenhet, släp nr 2 exkl. däck

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Display This Question:

If Q41 = 3 släp

Q94 Teknisk beskaffenhet, släp nr 3 exkl. däck

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Q47 Teknisk beskaffenhet däck (bil)

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Display This Question:

If Q41 = 1 släp

Or Q41 = 2 släp

Or Q41 = 3 släp

Q48 Teknisk beskaffenhet däck (släp nr 1)

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Display This Question:

If Q41 = 2 släp

Or Q41 = 3 släp

Q49 Teknisk beskaffenhet däck (släp nr 2)

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Display This Question:

If Q41 = 3 släp

Q95 Teknisk beskaffenhet däck (släp nr 3)

- Utan anmärkning (1)
- Föreläggande (2)
- Körförbud (3)

Display This Question:

If Q41 = 1 släp

Or Q41 = 2 släp

Or Q41 = 3 släp

Q96 Mått fordonskombination

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapportteftergift (4)

Display This Question:

If Q41 = 1 släp

Or Q41 = 2 släp

Or Q41 = 3 släp

Q97 Mått fordonskombination: Beskrivning/anmärkning

Q50 Hastighet

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapportteftergift (4)

Q51 Hastighet: Beskrivning/anmärkning

Display This Question:

If Q50 = Utan anmärkning

Q52 Har det varit någon hastighetsöverträdelse?

- Nej (1)
- Ja, 1-6 km/h (2)
- Ja, 7-12 km/h (3)
- Ja, annat: (4) _____

Q53 Bilbälte

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapportteftergift (4)

Q54 Bilbälte: Beskrivning/anmärkning

Q55 Fordonsskatt/vägs katt (svenskt fordon)

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q56 Fordonsskatt: Beskrivning/anmärkning

Q57 Vägavgift (utländskt fordon)

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q58 Vägavgift: Beskrivning/anmärkning

Q59 Tidigare föreläggande/körförbud

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q60 Tidigare föreläggande/körförbud: Beskrivning/anmärkning

Q61 KONTROLL AV LAST

Har fordonet last?

- Ja (1)
 Nej (2)

Skip To: Q80 If Q61 = Nej

Q62 Dispenstransport?

- Ja (1)
 Nej (2)

*Display This Question:
If Q62 = Ja*

Q63 Dispenstransport?

- Utan anmärkning (1)
 Anmälan/rapport (2)

*Display This Question:
If Q62 = Ja*

Q64 Typ av dispens

Q65 Cabotagettransport?

- Ja (1)
 Nej (2)

*Display This Question:
If Q65 = Ja*

Q66 Cabotagettransport?

- Utan anmärkning (1)
 Anmälan/rapport (2)

Q84 Cabotagettransport: Beskrivning/anmärkning

Q68 Kombitransport?

- Ja (1)
 Nej (2)

Display This Question:
If Q68 = Ja

Q69 Kombitransport?

- Utan anmärkning (1)
- Anmälan/rapport (2)

Q67 Kombitransport: Beskrivning/anmärkning

Q70 Farligt gods

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporttefergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q74 Farligt gods: Beskrivning/anmärkning

Q71 Lastsäkring

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporttefergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q75 Lastsäkring: Beskrivning/anmärkning

Q72 Vikter

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q76 Vikter: Beskrivning/anmärkning

Q73 Mått

- Utan anmärkning (1)
- Ordningsbot (2)
- Anmälan/rapport (3)
- Rapporteftergift (4)
- Ej tillämpligt (5)

Q77 Mått: Beskrivning/anmärkning

Q78 Sanktion

- Ja (1)
- Nej (2)

Q79 Övriga kommentarer för kontroll av last

Q80 Hindrande av fortsatt färd

- Nej (1)
- Ja, muntligen delgiven (2)
- Ja, fordonsnycklar (3)
- Ja, frakthandlingar (4)
- Ja, registreringsskyltar (5)
- Ja, klampning (6)

Q90 Hindrande av fortsatt färd: Beskrivning/anmärkning

Q81 Övriga kommentarer

8.2 Blankett sociala villkor

Q1 Hej, Detta är en undersökning om yrkesförarens arbetsförhållanden som genomförs av Transportstyrelsen. Syftet är att lära oss mer om vilka villkor som yrkesförare arbetar under. Undersökningen är frivillig och det är viktigt att du känner till att både du och dina svar i denna undersökning är helt anonyma. Undersökningen är inte kopplad till den kontroll polisen nu genomför. Dina svar och synpunkter är viktiga och vi vore därför väldigt tacksamma om du tog dig tid att svara. Enkäten tar ungefär fem minuter att besvara. När du svarat på sista frågan skickas dina svar in till en anonym databas och personen som tar emot surfplattan kommer inte att kunna se vad du svarat. Har du frågor kring hur undersökningen kommer att användas är du välkommen att kontakta Transportstyrelsen. Kontaktuppgifter finns på startsidan av surfplattan. **Vill du delta i undersökningen?**

- Ja (1)
- Nej (2)

Q2 I vilket land är ditt pass utfärdat?

- Albanien (1)
- Bosnien (2)
- Bulgarien (3)
- Danmark (4)
- England (5)
- Estland (6)
- Finland (7)
- Frankrike (8)
- Irak (9)
- Italien (10)
- Kroatien (11)
- Lettland (12)
- Litauen (13)
- Makedonien (14)
- Nederländerna (15)
- Norge (16)
- Polen (17)
- Portugal (18)
- Rumänien (19)
- Ryssland (20)
- Serbien (21)
- Slovakien (22)
- Slovenien (23)
- Spanien (24)
- Sverige (25)

- Syrien (26)
- Tjeckien (27)
- Turkiet (28)
- Tyskland (29)
- Ukraina (30)
- Vitryssland (31)
- Annat land (32) _____

Q3 Din ålder?

- 25 år eller yngre (1)
- 26-35 år (2)
- 36-45 år (3)
- 46-55 år (4)
- 56-65 år (5)
- 66 år eller äldre (6)

Q4 Kön?

- Man (1)
- Kvinna (2)

Q5 Hur många år har du arbetat som yrkesförare (tung lastbil)?

- 0-1 år (1)
- 2-5 år (2)
- 6-10 år (3)
- 11-20 år (4)
- Mer än 20 år (5)

Q6 Först vill vi ställa några frågor som rör den transport du utför just nu.

I vilket land är din arbetsgivare för den här transporten registrerad?

Arbetsgivare är den som betalar din lön. Om du är egen företagare är du din egen arbetsgivare och anger landet där ditt företag har sitt säte

- Albanien (1)
- Bosnien (2)
- Bulgarien (3)
- Danmark (4)
- England (5)
- Estland (6)
- Finland (7)
- Frankrike (8)
- Irak (9)
- Italien (10)
- Kroatien (11)
- Lettland (12)
- Litauen (13)
- Makedonien (14)
- Nederländerna (15)
- Norge (16)
- Polen (17)
- Portugal (18)
- Rumänien (19)
- Ryssland (20)
- Serbien (21)
- Slovakien (22)
- Slovenien (23)
- Spanien (24)

- Sverige (25)
- Syrien (26)
- Tjeckien (27)
- Turkiet (28)
- Tyskland (29)
- Ukraina (30)
- Vitryssland (31)
- Annat land (32) _____
- Vet ej (33)

Q7 Vilken är din anställningsform för denna transport?

- Egen företagare (1)
- Anställd av transportföretag (2)
- Anställd av bemanningsföretag (3)
- Annat: (4) _____

Q8 Äger du fordonet som används för denna transport?

- Ja (1)
- Nej (2)

*Display This Question:
If Q6 = Sverige*

Q9 Omfattas du av kollektivavtal?

- Ja (1)
- Nej (2)
- Vet ej (3)

Q10 Hur får du ersättning för denna transport?

- Per timme (1)
- Per kilometer (2)
- Fast lön per dag (3)
- Fast lön per månad (4)
- Fast ersättning för transporten (5)
- Annat: (6) _____
- Vet ej (7)

Q11 Denna transport är en:

- Inrikestransport (1)
- Kombitransport (2)
- Cabotagetransport (3)
- Internationell transport (4)
- Annat: (5) _____
- Vet ej (6)

Q12 Nu följer några mer generella frågor om ditt arbete som yrkesförare.

Har du under den senaste månaden haft mer än en arbetsgivare inom transportbranschen?

Arbetsgivare är den som betalar din lön. Om du är egen företagare är du din egen arbetsgivare.

- Ja (1)
- Nej (2)
- Vet ej (3)

Q13 Hur mycket arbetar du som yrkesförare (tung lastbil) i genomsnitt per vecka?

- 0-10 timmar/vecka (1)
- 11-20 timmar/vecka (2)
- 21-30 timmar/vecka (3)
- 31-40 timmar/vecka (4)
- 41-50 timmar/vecka (5)
- 51-60 timmar/vecka (6)
- Mer än 60 timmar/vecka (7)
- Vet ej (8)

Q14 Vad har du i lön/ersättning per månad som yrkesförare (tung lastbil) när skatten är avdragen?

Räkna inte med eventuell extra ersättning för exempelvis övernattnig och måltider.

Q15 Glöm ej att ange valutan.

- ALL (Albanska Lek) (1)
- BAM (Mark Bosnien och Hercegovina) (2)
- BYN (Vitrysk rubel) (3)
- CZK (Tjeckisk krona) (4)
- DKK (Dansk krona) (5)
- EUR (Euro) (6)
- GBP (Brittiskt pund) (7)
- HRK (Kroatisk krona) (8)
- BGN (Bulgarisk lev) (9)
- MKD (Makedonsk denar) (10)
- NOK (Norsk krona) (11)
- PLN (Polska Zloty) (12)
- RON (Rumänsk leu) (13)
- RSD (Serbisk dinar) (14)
- RUB (Rysk rubel) (15)
- SEK (Svensk krona) (16)
- USD (Amerikanska dollar) (17)
- TRY (Turkiska lira) (18)
- Annat: (19) _____

Q16 Utöver din lön, har du rätt till extra ersättning för något av följande?

- Övernattning (1)
- Måltider (2)
- Arbetskläder (3)
- Parkering (4)
- Annat: (5) _____
- Nej, inget av ovanstående (6)

Q17 I vilket land betalar du din inkomstskatt?

- Albanien (1)
- Bosnien (2)
- Bulgarien (3)
- Danmark (4)
- England (5)
- Estland (6)
- Finland (7)
- Frankrike (8)
- Irak (9)
- Italien (10)
- Kroatien (11)
- Lettland (12)
- Litauen (13)
- Makedonien (14)
- Nederländerna (15)
- Norge (16)
- Polen (17)

- Portugal (18)
- Rumänien (19)
- Ryssland (20)
- Serbien (21)
- Slovakien (22)
- Slovenien (23)
- Spanien (24)
- Sverige (25)
- Syrien (26)
- Tjeckien (27)
- Turkiet (28)
- Tyskland (29)
- Ukraina (30)
- Vitryssland (31)
- Annat land (32) _____
- Vet ej (33)

Q18 Hur väl instämmer du i nedanstående påståenden? Vänligen svara på en skala där 1 = Instämmer inte alls och 6 = Instämmer helt

	1=instämmer inte alls (1)	2 (2)	3 (3)	4 (4)	5 (5)	6=Instämmer helt (6)
Jag är nöjd med mina arbetsförhållanden (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mina inkomster som yrkesförare varierar mycket från månad till månad (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag upplever att jag kan byta arbetsgivare om jag inte är nöjd med mina arbetsförhållanden (3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag får stöd av min arbetsgivare om jag får anmärkningar eller bekymmer (4)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag är nöjd med min lön för mitt arbete som yrkesförare (5)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag trivs med mitt arbete som yrkesförare (6)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jag upplever ofta stress i mitt arbete som yrkesförare (7)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hur mycket jag arbetar som yrkesförare varierar mycket från månad till månad (8)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q19 Hur ofta övernattar du i genomsnitt i lastbilen?

- 6-7 nätter/vecka (1)
- 3-5 nätter/vecka (2)
- 1-2 nätter/vecka (3)
- Några nätter/månad (4)
- Några nätter/halvår (5)
- Mer sällan (6)
- Aldrig (7)

Display This Question:

*If Q19 = 6-7 nätter/vecka
Or Q19 = 3-5 nätter/vecka
Or Q19 = 1-2 nätter/vecka
Or Q19 = Några nätter/månad
Or Q19 = Några nätter/halvår
Or Q19 = Mer sällan*

Q20 Känner du dig trygg när du övernattar i lastbilen?

- Ja, alltid (1)
- Ja, oftast (2)
- Ibland (3)
- Nej, sällan (4)
- Nej, aldrig (5)

Q21 Hur ofta kommer du till din varaktiga bostad/ditt hem?

- 6-7 gånger/vecka (1)
- 3-5 gånger/vecka (2)
- 1-2 gånger/vecka (3)
- Någon gång/månad (4)
- Någon gång/halvår (5)
- Mer sällan (6)

Q22

Arbetar du regelbundet inom något annat yrke än som yrkesförare för **tung lastbil**?

- Ja (1)
- Nej (2)

Display This Question:

If Q22 = Ja

Q23 **I vilken omfattning arbetar du inom något annat yrke än som yrkesförare för tung lastbil?** Räkna inte med den tid du arbetar som yrkesförare för tung lastbil.

- 0-10 timmar/vecka (1)
- 11-20 timmar/vecka (2)
- 21-30 timmar/vecka (3)
- 31-40 timmar/vecka (4)
- 41-50 timmar/vecka (5)
- 51-60 timmar/vecka (6)
- Mer än 60 timmar/vecka (7)
- Vet ej (8)

Q24 **Har du några övriga kommentarer?**

Det kan exempelvis vara kommentarer om undersökningen eller ditt arbete som yrkesförare.
