



TSG  
2022-10382

# Tillståndsmätning 2022

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

© Transportstyrelsen

Väg och järnväg  
Yrkestrafik

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSG 2022-10382  
Författare Mattias Andersson, Michael Stridsberg, Jonathan Sundin  
Månad År December 2022

Eftertryck tillåts med angivande av källa.



## Förord

En fungerande 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. Transportstyrelsens 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 gods-transporter. Dessutom presenteras resultat om förarnas sociala villkor. Arbetet med tillståndsmätningen har utförts tillsammans med Point AB, som varit vår statistikkonsult i detta arbete.

Vi vill rikta ett särskilt tack till Polismyndigheten som genom arbetet i fält möjliggör denna undersökning. Vi vill även tacka de företrädare för arbetsmarknadens parter som bidragit till utformningen av undersökningen.

Borlänge, december 2022

Petra Wermström  
Avdelningsdirektör Väg och järnväg

## Sammanfattning

Transportstyrelsen har under 2022 genomfört en mätning av regel- efterlevnaden bland de som utför godstransporter på väg. Vi kan konstatera att regelefterlevnaden generellt är hög och att detta gäller oavsett om det är krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats. Inom ett flertal områden råder närmast fullständig regelefterlevnad, bland annat vad gäller krav på behörigheter, färdskrivare och vägarbetstid. Jämfört med 2019 års undersökning ser vi dessutom en ökad efterlevnad av kör- och vilotidsreglerna.

Vi ser också att regelefterlevnaden har försämrats inom ett antal områden, bland annat vad gäller fordonens tekniska beskaffenhet och lastsäkring. En oroväckande utveckling är att hastighetsefterlevnaden har försämrats för andra mätningen i rad. Än mer oroväckande blir detta mot bakgrund av att det främst är de grövre hastighetsöverträdelserna som har ökat i omfattning.

Inom ramen för tillståndsmätningen har vi även kontrollerat åkeriföretagens skatter och avgifter. Vi kan konstatera att cirka 5 procent av företagen har skulder registrerade sitt skattekonto. Detta är en nedgång jämfört med 2019 års undersökning, då motsvarande uppgick till cirka 20 procent. Däremot ser vi att företag med skatteskulder i genomsnitt har högre skulder än tidigare.

Slutligen har vi även genomfört en undersökning av förarnas sociala villkor. En majoritet av förarna, såväl svenska som utländska, är nöjda med sina arbetsförhållanden. I likhet med 2019 års undersökning kan vi däremot konstatera stora skillnader i sociala villkor mellan svenska och utländska förare. Bland annat att övernattar utländska förare oftare i lastbilen, återvänder mer sällan till sin varaktiga bostad, eller till det land där arbetsgivaren är registrerad, och har i genomsnitt lägre löner. Skillnaderna har däremot minskat över tid. Detta skulle delvis kunna följa av de regeländringar som trätt i kraft som en del av mobilitetspaketets genomförande.

## INNEHÅLL

<b>FÖRORD</b> .....	<b>3</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>4</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>8</b>
1.1 Bakgrund.....	8
1.2 Syfte och frågeställningar .....	9
1.3 Metod .....	9
1.3.1 Tillståndsmätningen.....	11
1.3.2 Skatter och avgifter.....	11
1.3.3 Sociala villkor.....	12
1.4 Avgränsningar.....	13
1.5 Disposition .....	13
<b>2 YRKESTRAFIKLAGSTIFTNING</b> .....	<b>14</b>
2.1 Gällande lagstiftning .....	14
2.1.1 Krav på förare .....	14
2.1.2 Krav på företag .....	15
2.1.3 Krav på fordon .....	15
2.2 Nyligen genomförda regeländringar .....	16
2.2.1 Nya regler om kör- och vilotider .....	16
2.2.2 Skärpta krav på etablering .....	17
2.2.3 Krav på vinterdäck.....	17
<b>3 MARKNADEN FÖR GODSTRANSPORTER PÅ VÄG</b> .....	<b>18</b>
<b>4 RESULTAT FRÅN TILLSTÅNDSMÄTNINGEN</b> .....	<b>19</b>
4.1 Kontroll av förare .....	19
4.1.1 Knappt två av tre förare har svenskt körkort .....	19
4.1.2 I stort sett alla har rätt behörigheter .....	19
4.1.3 Kör- och vilotidsreglerna efterlevs i högre grad.....	20
4.2 Kontroll av företag.....	22
4.2.1 De flesta har nödvändiga tillstånd .....	23
4.2.2 Företagen lever upp till reglerna om kör- och vilotider .....	23
4.3 Kontroll av fordon.....	23
4.3.1 Var fjärde fordon har tekniska brister .....	24
4.3.2 Fler grova hastighetsöverträdelser .....	26
4.3.3 Få fordon med tidigare föreläggande .....	28
4.3.4 Var sjunde fordon uppfyller inte kraven på lastsäkring .....	29
4.3.5 Ovanligt att färd hindras .....	30
<b>5 KONTROLL AV SKATTER OCH AVGIFTER</b> .....	<b>32</b>
5.1 Antalet tillståndsinnehavare har minskat .....	32

5.2	Färre nyetablerade åkeriföretag .....	32
5.3	Steg mot större företagsenheter .....	33
5.4	Färre men högre skatteskulder .....	34
<b>6</b>	<b>LASTBILSFÖRARES SOCIALA VILLKOR.....</b>	<b>36</b>
6.1	Inledning .....	36
6.2	Bakgrundsfrågor om förarna.....	37
6.3	Arbetsrelaterade frågor kring den aktuella transporten .....	39
6.3.1	Majoriteten är anställda av ett transportföretag.....	40
6.3.2	Vanligast med fast månadslön .....	41
6.4	Lastbilsförares arbetsvillkor och ersättning .....	42
6.4.1	Ökade löner bland utländska förare .....	43
6.4.2	Färre förare övernattar i lastbilen längre perioder.....	45
6.4.3	Förare återvänder oftare till sin varaktiga bostad.....	46
6.4.4	Det upplevs vara tryggt att övernatta i lastbilen .....	47
6.4.5	Få är oroliga för att utsättas för brott under transporten .....	49
6.5	Inställning till yrket .....	49
<b>7</b>	<b>SLUTSATSER .....</b>	<b>52</b>
7.1	Allt grövre hastighetsöverträdelser .....	52
7.2	Trots skärpta krav ökar regelefterlevnaden .....	53
7.3	Förbättrade arbetsvillkor för utländska förare.....	54

# 1 Inledning

För att säkerställa en effektiv och rättvis konkurrens på yrkestrafikmarknaden är den reglerad både inom EU och nationellt. Dessutom utförs kontroller och tillsyn av företagen av såväl Polismyndigheten som Transportstyrelsen. Tillståndsmätningar inom yrkestrafiken görs för att på ett representativt sätt mäta hur väl företagen på marknaden följer de regler som finns på yrkestrafikområdet. I detta kapitel ges en bakgrund till mätningarna och hur de utförs.

## 1.1 Bakgrund

Tillståndsmätningar i Transportstyrelsens regi har sin bakgrund i ett regeringsuppdrag till oss och dåvarande Rikspolisstyrelsen 2012. Uppdraget gick bland annat ut på att ta fram en ordning för att löpande mäta regel efterlevnaden inom yrkestrafik på väg. Sedan det uppdragets redovisning har tillståndsmätningar utförts regelbundet.

Inför mätningen som redovisas i denna rapport har upplägget för mätningarna justerats. Tidigare har mätningar inom de tre yrkestrafikområdena gods, buss och taxi genomförts samma år. Detta har inneburit att stora resurser behövt läggas ned under en förhållandevis komprimerad tidperiod från såväl Transportstyrelsen som polisen för att kunna genomföra mätningarna. Därför har det funnits tankar om att dela upp mätningarna för att istället kunna mäta ett område per år. Att genomföra denna förändring aktualiserades än mer i samband med covid-19-pandemin som gjorde att tidplanen för mätningarna behövde justeras. Efter en övergångsperiod med delvis överlappande mätningar kommer tillståndsmätningar framöver att genomföras löpande, men för ett område per år. Planen för mätningarna framgår av tabell 1. Med anledning av detta är Transportstyrelsens plan också att släppa en rapport per mätning.

Tabell 1: Tidplan för Transportstyrelsens tillståndsmätningar 2022-2026.

Mätning	År
Gods och sociala villkor	2022
Taxi	2022
Buss	2023
Gods och sociala villkor	2024
Taxi	2025
Buss	2026

I samband med tillståndsmätningen 2015 genomfördes även en metodstudie kring lastbilsförarens sociala villkor. Denna studie föll väl ut och i samband med mätningen 2019 genomfördes en fullskalig mätning. Denna har följts

upp med en motsvarande undersökning även i samband med årets tillståndsmätning.

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med tillståndsmätningen är att få en representativ bild av i vilken utsträckning de regler som finns inom yrkestrafikområdet följs av marknadens aktörer. Eftersom Transportstyrelsens och polisens ordinarie tillsyn och kontroller delvis genomförs riskbaserat och inte slumpmässigt kan utfallet från den ordinarie verksamheten inte användas för att bedöma hur väl reglerna följs i allmänhet. Det är den kunskapsluckan som tillståndsmätningen avser att fylla.

Syftet med undersökningen om lastbilsförares sociala villkor är att få kunskap om de villkor som lastbilsförare arbetar under. En särskilt viktig parameter är att undersöka eventuella skillnader mellan svenska och utländska förares villkor.

## 1.3 Metod

Tillståndsmätningen utförs av polisen genom vägkontroller. Det som skiljer kontrollerna vid tillståndsmätningen från polisens ordinarie kontroller är tillvägagångssättet för att välja ut vilka fordon som ska kontrolleras. Vid ordinarie kontroller riktar polisen in sig på fordon som av olika anledningar kan uppfattas som misstänkta. I samband med tillståndsmätningen används en statistiskt beräknad urvalsmetod för att välja ut vilka fordon som ska stoppas och kontrolleras. Denna metod syftar till att fånga en så representativ bild som möjligt av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken.

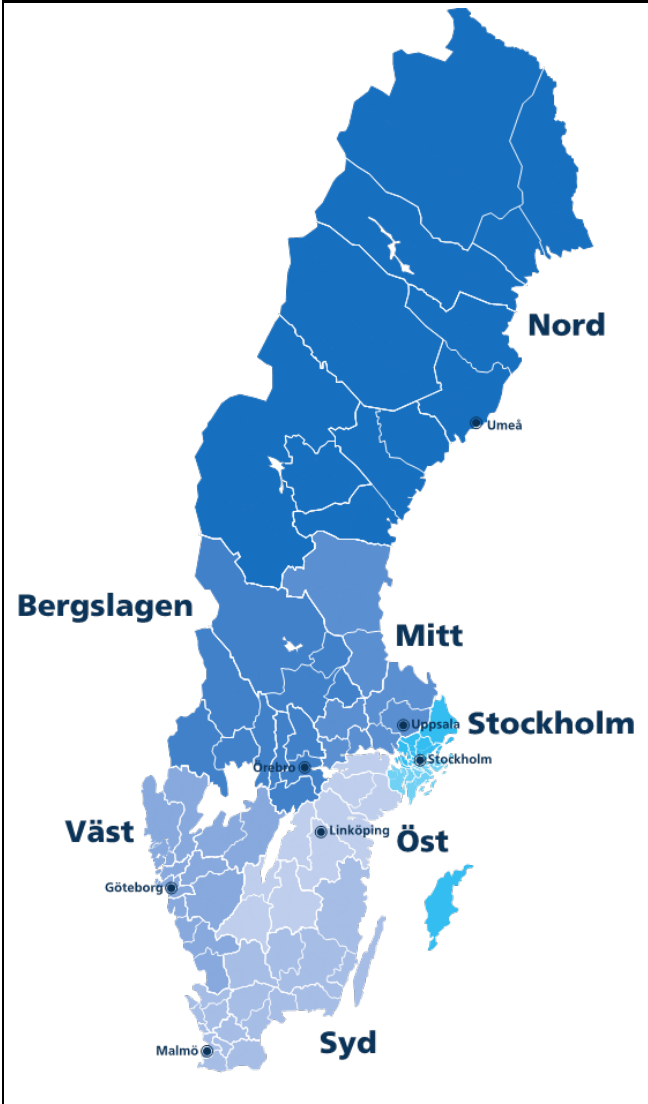
Kontrollerna genomfördes vecka 12–14 under våren 2022. Detta är samma veckor som mätningen genomfördes 2019, vilket stärker jämförbarheten. En polisregion fick förlängd tid med två veckor. Mätningen i sin helhet kunde således avslutas vecka 16.

Mätningen av sociala villkor utförs bland de förare som stoppas för kontroll inom ramen för tillståndsmätningen. Urvalet av förare till mätningen av sociala villkor är således beroende av vilka ekipage som stoppas för kontroll i samband med tillståndsmätningen.

Tillståndsmätningarna och mätningen av sociala villkor utfördes precis som vid tidigare mätningar i landets samtliga sju polisregioner. Vilka län som ingår i respektive polisregion framgår av tabell 2. De län där mätningarna utförts är understruken. Uppdelningen gör att hela Sverige ingår i undersökningen, men att kontroller inte utförs i samtliga län.



Tabell 2: Län i respektive polisregion som ingått i tillståndsmätningen.

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

Källa: Polismyndigheten.

Utveckling av enkätapplikationerna och bearbetning av data som samlas in har gjorts av Transportstyrelsens statistikkonsult Point AB. I resultaten som levererats till oss har alla uppgifter som skulle kunna röja en enskilds identitet sållats bort. Transportstyrelsen har därigenom inga möjligheter att identifiera respondenterna. Vi har inte heller någon möjlighet att koppla samman respondenten i tillståndsmätningen med motsvarande individ i mätningen av sociala villkor.

Även om urvalsmetoden ger oss ett representativt urval är det viktigt att beakta att resultaten, likt i alla urvalsundersökningar, är förknippade med vissa osäkerheter och att de inte nödvändigtvis alltid är applicerbara på

populationen tunga lastbilar i stort. Vidare bör det beaktas att de skillnader som uppmärksammas såväl mellan olika grupper av förare som över tid inte nödvändigtvis är statistiskt säkerställda.

### 1.3.1 Tillståndsmätningen

Kontrollen av ekipagen utförs av polisen genom att de enligt en statistiskt beräknad urvalsmetod väljer ut vilka som ska stoppas och kontrolleras. För att samla in data fyller polisen i uppgifter på en digital enkät som finns på särskilda surfplattor. Enkäterna är utformade för att all information ska fyllas i vilket minimerar bortfallsproblematik. För många av uppgifterna finns även möjlighet för polisen att fylla i kommentarer utifall att någon viss uppgift behöver förklaras särskilt eller specificeras. Ett exempel är att polisen kan komplettera genom att ange hur lastsäkring brustit när anmärkningar på fordonets lastsäkring har rapporterats. Enkäterna är anpassade för respektive region för att göra det lättare att fylla i var kontrollen utförts. Enkäterna återfinns i sin helhet i bilaga 1.

Tre övergripande områden kontrolleras i tillståndsmätningen. Dessa är:

- Förare
- Företag
- Fordon

Inom området förare kontrolleras bland annat att föraren har körkort och yrkeskompetensbevis, om denne är nykter och omfattas av kör- och vilotidsreglerna. Företaget kontrolleras exempelvis på aspekter rörande tillstånd och om fordonet är anmält för att användas i yrkestrafik. Gällande fordonet kontrolleras till exempel mått och vikt, teknisk beskaffenhet och om fordonet hållit tillåten hastighet.

Kontrollerna görs på ett urval av platser längs med vägarna i de olika polisregionerna. Kontrollerna utförs på de mest trafikerade statliga vägarna och görs på såväl europavägar som riksvägar och primära länsvägar. Både ordinarie kontrollplatser och andra platser, exempelvis parkeringar eller rastplatser, kan användas för att utföra kontrollerna.

### 1.3.2 Skatter och avgifter

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

Den kontroll Skatteverket gör omfattar samtliga företag i Sverige med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Det innebär ett totalurval av svenska företag medan utländska företag inte kontrolleras alls, till skillnad från tillståndsmätningen där Polisen 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.

### 1.3.3 Sociala villkor

Mätningen av sociala villkor är, bortsett från att urvalet av förare varit beroende av vilka ekipage som stoppats, helt frikopplad från tillståndsmätningen. Den är inte heller en kontroll av regelefterlevnad utan är tänkt att bidra med kunskap om de villkor lastbilsförare arbetar under.

Mätningen av sociala villkor utfördes samtidigt som polisen kontrollerade fordonet. Föraren tilldelades en surfplatta med en enkät innehållandes ett antal frågor om de villkor föraren arbetar under. Enkäten fanns översatt till olika språk för att föraren ska kunna svara på det språk denne behärskar bäst. Enkäten finns i sin helhet i bilaga 2.

Enkäten var indelad i fem olika områden:

- Bakgrundsfrågor
- Den aktuella transporten
- Sociala förhållanden
- Annat arbete
- Övriga kommentarer

Totalt deltog 385 förare i undersökningen, vilket ger en svarsfrekvens på 88 procent. Det är en hög svarsfrekvens som innebär att resultaten bör vara tillförlitliga. Den höga svarsfrekvensen misstänks ha flera anledningar. En viktig sådan är att föraren ges möjlighet att svara på enkäten medan polisen ändå kontrollerar fordonet. Eftersom föraren inte har möjlighet att köra vidare kan ifyllandet av enkäten ses som en god syssel-sättning under tiden. Vi kan inte heller bortse från risken att förarna upplever en viss förväntan om att enkäten ska besvaras på grund av att det är polisen som lämnar över surfplattan. Risken för detta har vi försökt motverka genom att i början av enkäten ha med en text som beskriver att den är frivillig att besvara och att polisen inte kan se om föraren svarat eller inte.

## **1.4 Avgränsningar**

Tillståndsmätningen är avgränsad till tunga lastbilar i yrkesmässig trafik med en totalvikt över 3,5 ton. Vidare är tillståndsmätningen avgränsad till de regler som rådde i samband med att kontrollerna genomfördes. Detta medför att ändringarna i utstationeringsdirektivet inte har inkluderats. Även om dessa ändringar är en del av mobilitetspaketet implementerades de i svensk lagstiftning först juni 2022.

## **1.5 Disposition**

I kapitel 2 presenteras relevanta delar av den lagstiftning som påverkar aktörerna inom yrkestrafiken. Därefter presenteras i kapitel 3 en kortfattad beskrivning av marknaden för godstransporter på väg tillsammans med ett antal relevanta nyckeltal. I kapitel 4 presenteras resultaten från tillståndsmätningen. I kapitel 5 redovisas resultaten från kontrollen av skatter och avgifter. I kapitel 6 redogör vi för resultaten från undersökningen om förarens sociala villkor. Slutligen presenteras i kapitel 7 Transportstyrelsens slutsatser utifrån resultaten i mätningarna.

## 2 Yrkestrafiklagstiftning

För att säkerställa en fungerande marknad med schyssta arbetsvillkor för förarna, rättvis konkurrens mellan företagen och hög trafiksäkerhet på vägarna regleras yrkestrafikmarknaden på olika sätt. Vissa bestämmelser kontrolleras av polisen, andra av Transportstyrelsen och vissa regler finns det ett delat ansvar kring. Därtill har även andra myndigheter, bland annat Arbetsmiljöverket, vissa ansvar på området. Delar av bestämmelserna, exempelvis gällande kör- och vilotider, är reglerade på EU- eller FN-nivå medan andra, exempelvis om krav på vinterdäck, är nationella.

I detta kapitel redogörs kortfattat för de delar av lagstiftningen som kontrolleras i tillståndsmätningen. Dessutom uppmärksammas nyligen genomförda regeländringar.

### 2.1 Gällande lagstiftning

#### 2.1.1 Krav på förare

Lagstiftningen ställer krav på att förarna har nödvändiga behörigheter för att få köra yrkesmässig godstrafik på väg. Detta innebär att förarna i samband med kontrollerna ska kunna uppvisa såväl ett giltigt körkort med behörighet C eller CE som ett giltigt yrkeskompetensbevis. Om föraren inte är medborgare i ett EES-land, men är anställd av ett företag som är etablerat i ett medlemsland inom EU ska de dessutom ha ett giltigt förartillstånd. Om lastbilarna transporterar farligt gods ställer regelverket krav på att förarna innehar ett giltigt ADR-intyg.

Vidare ska förarna förhålla sig till de krav som finns specificerade i regelverket om kör- och vilotider. Det finns gemensamma bestämmelser som bland annat reglerar maximal daglig körtid, körtid per vecka, körtid under två veckor i följd och minsta period för dygns- och veckovila. Här säger reglerna bland annat att den dagliga körtiden får uppgå till nio timmar, att den veckovisa körtiden får uppgå till 56 timmar och att en sammanhängande körperiod får uppgå till 4,5 timmar. Ansvaret för att reglerna följs är delat mellan förare och företag. Det är förarnas ansvar att se till att dessa regler efterlevs. Förarna har även regler om vägarbetstid att förhålla sig till. Dessa säger att arbetstiden under en enskild vecka aldrig får överstiga 60 timmar.

Vidare ska fordonens färdskrivare leva upp till kraven i färdskrivarförordningen. Alla fordon som omfattas av reglerna om kör- och vilotider ska vara utrustade med färdskrivare. Här har förarna ett ansvar för att korrekta uppgifter matas in i fordonets färdskrivare samt att färdskrivarna är besiktigade och fungerar som de ska innan transporten påbörjas

### 2.1.2 Krav på företag

Transportföretagen är ansvariga för att de har alla tillstånd som behövs för att få utföra den aktuella transporten. Vilket tillstånd som är nödvändigt varierar beroende på i vilket land företaget är registrerat i. Om företaget är registrerat i Sverige behövs ett yrkestrafiktillstånd, medan ett gemenskaps-tillstånd behövs om företaget är registrerat i en annan medlemsstat. Svenska företag kan få dessa tillstånd genom ansökan till Transportstyrelsen. Vid en sådan ansökan prövar vi om företaget uppfyller krav på exempelvis ekonomiska förhållanden, yrkeskunnande och gott anseende. För att anses ha rätt yrkeskunnande behöver den som är trafikansvarig ha avlagt ett skriftligt prov om yrkeskunnande. Om företaget istället är registrerat i ett land utanför EU/EES beror nödvändigt tillstånd på vilka internationella överenskommelser eller bilaterala avtal som finns mellan Sverige och landet som transportföretaget är registrerat i. Om transportföretaget är etablerat i ett land med vilket Sverige varken har ett bilateralt avtal eller multilateral överenskommelse behövs ett specialtillstånd

Som vi tidigare nämnt är ansvaret vad gäller kör- och vilotiderna delat mellan förarna och företaget. Medan det är upp till förarna att reglerna faktiskt följs är det upp till företagen att planera och organisera transporten på ett sådant sätt att det är möjligt för förarna att följa reglerna. I detta ingår bland annat att förarna ska kunna återvända till sitt ordinarie arbetsställe eller bostad minst var fjärde vecka. Företagen ansvarar också för att säkerställa att förarna har tillräcklig kunskap om gällande regler för att dessa ska kunna följas. Företagen har även ansvar för att regelbundet se till att fordonens färdskrivare är besiktigade

### 2.1.3 Krav på fordon

En förutsättning för hög trafiksäkerhet är att de fordon som trafikerar vägnätet fungerar som de ska. Därför finns det regler som på olika sätt reglerar lastbilens, släpens och däckens tekniska beskaffenhet. En annan viktig parameter för en säker trafikmiljö är att fordonen håller hastighetsbegränsningarna. För tunga lastbilar är reglerna annorlunda jämfört med fordon i övrigt, då de aldrig får framföras snabbare än 90 km/tim. Om fordonskombinationen innefattar släp är den tillåtna hastigheten begränsad till 80 km/tim.

Precis som de flesta andra fordon som är registrerade i vägtrafikregistret är svenskregistrerade fordon som används i yrkesmässig trafik skattepliktiga och ägaren ska betala fordonsskatt. Om fordonsskatten inte är betald i tid drabbas av ägaren av dröjsmålsavgift och fordonet beläggs med användningsförbud till dess att skatten är betald. Fordon som har en totalvikt på minst tolv ton eller som har en totalvikt på minst sju ton och är försedda med släp påförs därutöver en vägavgift. För utlandsregistrerade



tunga fordon krävs euroinjett om fordonet framförs på motorväg samt vissa andra vägar i Sverige.

Om fordonet kör med last finns det olika krav på hur lasten ska säkras. Enligt regelverket ska lasten säkras på ett sådant sätt att den varken utsätter människor eller gods för fara, bland annat genom att lastenheter inte ska kunna glida, tippa eller rulla på grund av vibrationer, deformeras i betydande grad eller rotera i någon riktning.

## 2.2 Nyligen genomförda regeländringar

De senaste åren har ett flertal regeländringar inom vägtransportområdet genomförts som en del av mobilitetspaketet. Efter flera år av förhandlingar inom Europaparlamentet, Kommissionen och Ministerrådet kunde mobilitetspaketet beslutas under sommaren 2020. Detta innebar att en rad olika regeländringar behövde genomföras i syfte att skapa bättre arbetsvillkor bland lastbilsförare, sundare konkurrensvillkor mellan företag i olika medlemsländer och ökad trafiksäkerhet på vägarna. Sedan mobilitetspaketet antogs har dessa regeländringar stegvis trätt i kraft. I ett första skede, augusti 2020, infördes nya bestämmelser i regelverken om kör- och vilotider respektive färdskrivare. Under 2022 har ytterligare bestämmelser införts. Dessa berör bland annat krav på etablering, cabotage och utstationering.

### 2.2.1 Nya regler om kör- och vilotider

Bara ett par månader efter att mobilitetspaketet beslutades infördes i augusti 2020 nya regler om kör- och vilotider och färdskrivare. De regeländringar som genomfördes innebar bland annat att det inte längre var tillåtet att förare tar sin normala veckovila i fordonet. Istället ska arbetsgivaren bekosta ett boende med såväl lämpliga sov möjligheter som sanitära inrättningar. Därutöver infördes utökade möjligheter till undantag från reglerna om daglig körtid och veckokörtid för att vid exceptionella omständigheter möjliggöra för förarna att återvända till arbetsgivarens arbetsställe eller sin varaktiga bostad. Det infördes även möjligheter för förarna att ta delar av sin viloperiod under reducerad veckovila, eller under vissa förutsättningar även normala veckovila, i samband med att lastbilen transporteras på färja.

Vissa regeländringar gäller specifikt internationella transporter. I syfte att förbättra arbetsvillkoren vid internationella transporter ska förarna ha rätt att minst en gång var fjärde vecka återvända, antingen till sin varaktiga bostad, till arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad eller den medlemsstat där arbetsgivaren är etablerad. I samband med detta ska föraren också kunna ta en normal veckovila eller, om detta sker i samband med en reducerad veckovila, en vila längre än 45 timmar. Samtidigt introducerades större flexibilitet i reglerna om veckovila i samband med internationella

transporter. Bland annat ska det vara möjligt för förarna att ta två reducerade veckovilor i rad i ett annat land än landet där arbetsgivaren är etablerad.

För att göras mer kompatibla med de nya reglerna om kör- och vilotider genomfördes även vissa ändringar i färdskrivarförordningen. Enligt de nya reglerna ska förarna ange i färdskrivarna om vilotid tillbringas ombord på tåg eller färja. Dessutom ska förarna ange i färdskrivarna när fordonet passerar en landsgräns.

### 2.2.2 Skärpta krav på etablering

I februari 2022 infördes ett antal nya bestämmelser i tillstånds- och godsförordningarna.

I syfte att säkerställa att företag faktiskt bedriver verksamhet i landet de är registrerade i och därigenom motverka förekomsten av brevlådeföretag infördes skärpta etableringskrav i tillståndsförordningen. Enligt de nya reglerna ska företag som bedriver verksamhet i Sverige använda fordon som är registrerade i Sverige. Fordon som används i internationell trafik ska dessutom återvända minst en gång var åttonde vecka till den medlemsstat där företaget som förfogar över fordonen är etablerat.

I samband med detta infördes även nya regler om cabotage. Som tidigare får utländska företag inte genomföra fler än tre cabotagetransporter inom loppet av sju dagar. Men därtill ställs även krav på att fordonen ska genomgå en karensperiod utanför landets gränser på fyra dagar efter att den sista cabotagetransporten ägt rum innan ytterligare cabotagetransporter i samma land får genomföras. Samtidigt slopades undantaget för cabotagereglerna som tidigare har gällt vid kombinerade transporter. Sanktionsavgiften för överträdelse gentemot cabotagereglerna höjdes från 40 000 kronor till 60 000 kronor.

### 2.2.3 Krav på vinterdäck

I juni 2019 trädde nya regler om vinterdäck i kraft. Istället för att enbart gälla fordonets drivaxel ställdes krav på att såväl lastbilens som släpets samtliga hjul ska vara utrustade med vinterdäck från 1 december till 31 mars om vinterväglag råder.

### 3 Marknaden för godstransporter på väg

I detta avsnitt ges en kortfattad beskrivning av marknaden för godstransporter på väg. För en mer uttömmande redogörelse hänvisar vi till Transportstyrelsens rapport Transportmarknaden i siffror 2021 – Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter (TSV 2022-1138).

Vägtransporter står för strax över hälften av det totala godstransportarbetet. Bland inrikestransporter är andelen högre med omkring två tredjedelar medan det är lägre, omkring en tredjedel, för utrikestransporter. Andelen gods som fraktas på väg har ökat de senaste åren. 2021 uppgick godstransportarbetet på väg till 57 miljarder tonkilometer, varav 46 miljarder utfördes av svenskregistrerade tunga fordon.

Omkring 16 500 företag har tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Detta är en nedgång med omkring 200 företag jämfört med när den senaste tillståndsmätningen genomfördes. Marknaden präglas av en småskalighet där 47 procent av företagen är enmansföretag och endast 0,4 procent av företagen har fler än 100 anställda. Dock har trenden under senare år gått mot allt större företagsenheter och trots att antalet tillståndshavare har minskat har antalet fordon ökat med cirka 11 procent, från 78 500 fordon till 87 000 fordon.

Marknaden för godstransporter på väg har under de senaste fem åren uppvisat en blygsam, men positiv, lönsamhet. Marknadens genomsnittliga rörelsemarginal har under perioden varierat mellan ungefär 2 och 3,5 procent. Under perioden har såväl den totala som den genomsnittliga omsättningen bland företagen ökat, vilket indikerar att marknaden upplevt en tillväxt. Samtidigt förekommer det variationer mellan olika delmarknader där vissa typer av transporter i regel uppvisar bättre lönsamhetssiffror än andra.

Konkurrens mellan svenska och utländska företag finns främst inom fjärrtrafiken, alltså transporter med en bred variation av gods som körs över längre avstånd. Andra typer av transporter, såsom närdistribution och bygg- och anläggningstransporter, är inte utsatta för sådan konkurrens. I och med att Sverige tillåter tyngre fordonskombinationer än de flesta andra länder inom EU påverkas inte heller de tyngsta transporterna av utländsk konkurrens i någon nämnvärd omfattning.

## 4 Resultat från tillståndsmätningen

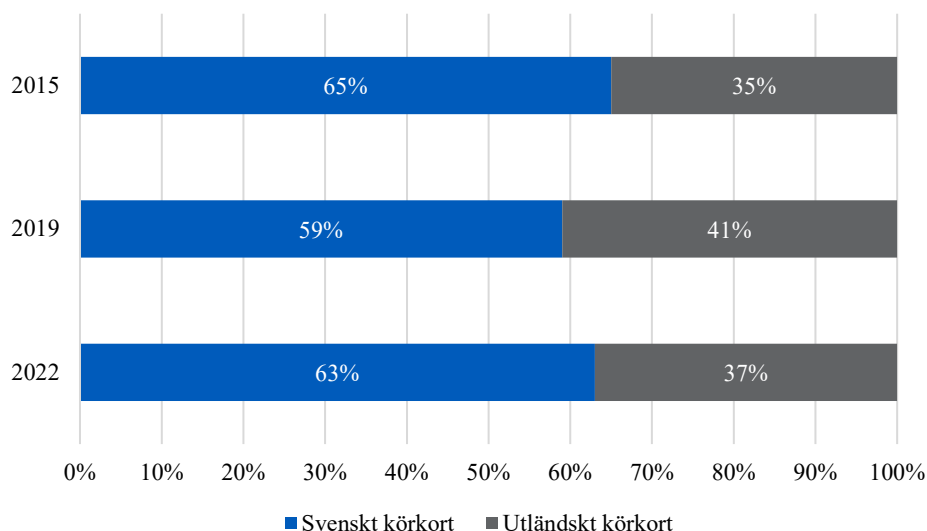
I denna del av rapporten presenteras resultaten av polisens kontroller över regelefterlevnaden inom yrkestrafiken. När det är relevant jämförs resultaten med motsvarande resultat i 2015 och 2019 års mätningar.

### 4.1 Kontroll av förare

#### 4.1.1 Knappt två av tre förare har svenskt körkort

I samband med kontrollerna undersöktes i vilket land förarnas körkort var utfärdade. 63 procent av förarna hade ett svenskt körkort. Detta är högre än i 2019 års undersökning, då motsvarande uppgick till 59 procent. Däremot är det ett par procentenheter lägre än 2015, då 65 procent hade svenskt körkort.

Figur 1: Andel förare med körkort utfärdat i Sverige respektive i andra länder än Sverige.



Bland de med utländska körkort var det vanligast med polskt körkort. Strax över 6 procent hade ett körkort utfärdat i länder utanför EU. Merparten av dessa arbetade däremot för företag som var registrerade i länder inom EU. I knappt var tionde kontroll förekom utländska förare som var anlitade av svenska företag.

#### 4.1.2 I stort sett alla har rätt behörigheter

Vi kontrollerade även att förarna hade alla nödvändiga behörigheter för den aktuella transporten.

Tabell 2: Andel förare med korrekt behörighet.

Behörighet	2015	2019	2022
Körkort (%)	100	99	99
Yrkeskompetensbevis (%)	97	100	100
Förarkort (%)	99	99	99
ADR-intyg (%)	87	100	100

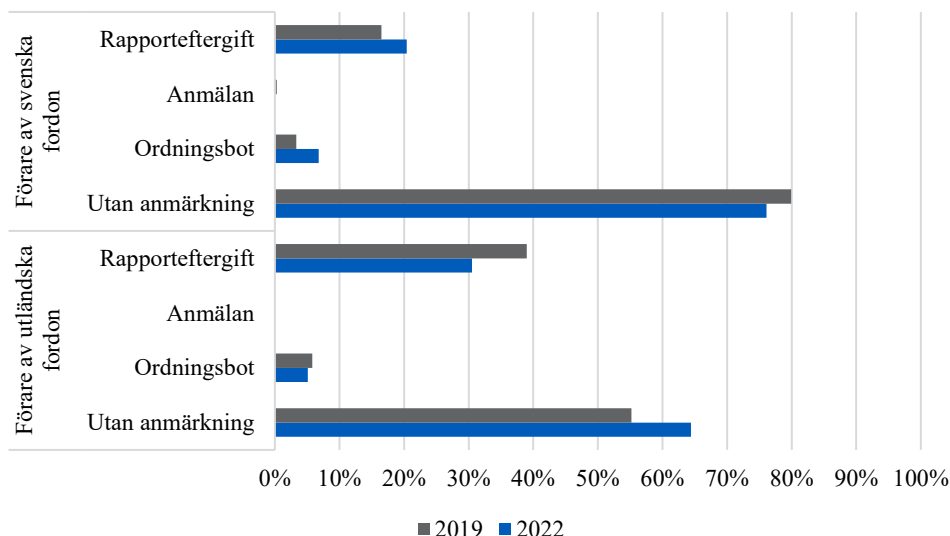
Vi kan konstatera att regelefterlevnaden inom detta område i stort sett är fullständig. Resultaten liknar de tidigare mätningarna i avseendet att en stor majoritet klarade kontrollerna utan anmärkningar. Jämfört med 2015 års undersökning går vissa skillnader att utläsa, då andelen med korrekt yrkeskompetensbevis ökat med 3 procentenheter och andelen med korrekt ADR-intyg ökat med 13 procentenheter.

Trafik hör inte ihop med alkohol eller droger och årligen orsakar påverkade förare en stor mängd olyckor och dödsfall. Därför är det viktigt att förekomsten av alkohol och droger i trafiken minimeras. Glädjande nog kan vi konstatera att samtliga förare var nyktra när kontrollerna genomfördes. Detsamma gällde även vid 2015 och 2019 års undersökningar.

#### 4.1.3 Kör- och vilotidsreglerna efterlevs i högre grad

99 procent av förarna i undersökningen omfattas av reglerna om kör- och vilotider. I såväl 2015 som 2019 års undersökningar kunde vi konstatera att det fanns mer att önska vad gäller efterlevnaden av dessa regler. 2015 rapporterades 34 procent av förarna för överträdelser gentemot regelverket. I 2019 års undersökning hade denna siffra förbättrats med fem procentenheter till 29 procent. I årets undersökning har ytterligare steg i rätt riktning tagits, då efterlevnaden ökat med två procentenheter till 73 procent. Trots att en positiv trend går att urskilja gör sig dock drygt var fjärde förare skyldiga till regelöverträdelser. Här kan det bland annat handla om att förarna inte lever upp till kraven om daglig körtid eller dygnsvila.

Figur 2: Regelefterlevnad kör- och vilotider, förare av svenska respektive utländska fordon.



I figur 2 har resultaten differentierats beroende på om fordonen som kördes var registrerade i Sverige eller utomlands. I stort sett samtliga förare med svenskt körkort körde svenskregistrerade fordon. Samtidigt körde en stor majoritet av förarna med utländskt körkort utlandsregistrerade fordon.

Bland förare av svenska fordon uppgick regelefterlevnaden till 77 procent, medan motsvarande bland utländska fordon uppgick till 64 procent. Jämfört med 2019 års undersökning har utvecklingen inom de båda grupperna gått åt olika håll. Samtidigt som det har skett en försämring bland svenska fordon med 3 procentenheter har det skett en förbättring bland utländska fordon med 9 procentenheter. Även om de senaste årens positiva utveckling delvis förklaras av en ökad andel svenska fordon kan den till stor del tillskrivas faktiska förbättringar bland förare av utländska fordon.

Koncentrerar vi oss på överträdelserna ser vi att merparten av dessa, cirka 75 procent, ledde till rapporteftergifter medan övriga 25 procent ledde till ordningsbot. Jämfört med 2019 har andelen överträdelser som leder till ordningsbot ökat, vilket pekar på fler grövre överträdelser. Framförallt tycks de grövre överträdelserna ha ökat bland förare av svenska fordon. Jämfört med 2019 års undersökning har andelen ordningsboter bland dessa mer än dubblats och är numera på en nivå som överstiger motsvarande andel bland förare av utländska fordon.

I årets undersökning har vi för första gången kontrollerat förarna utifrån reglerna om vägarbetstid. Ungefär två av tre förare i undersökningen omfattas av reglerna. Vi kan konstatera att en överväldigande majoritet av



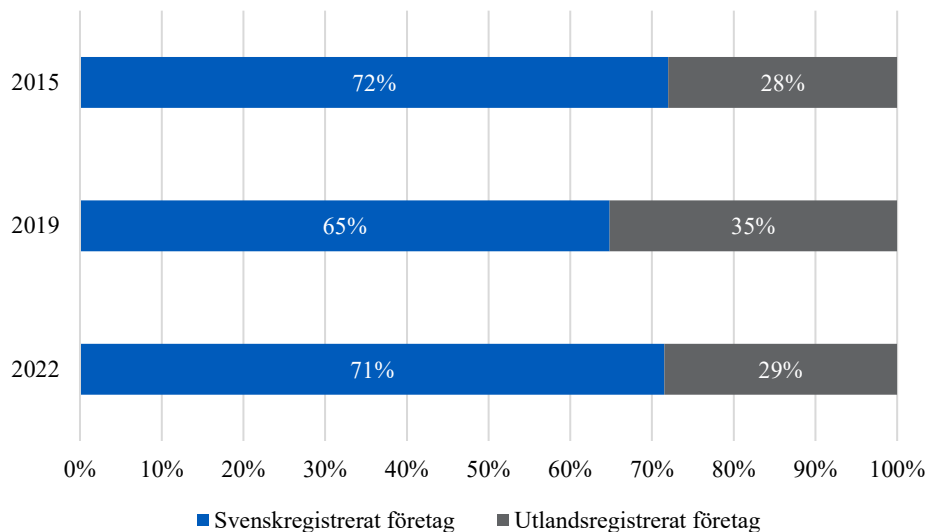
dessa efterlever de krav som ställs i lagen. Totalt uppgick efterlevnaden till 99 procent.

I undersökningen kontrolleras även om fordonens färdskrivare är besiktigade och om korrekta uppgifter har angetts av förarna. 94 procent klarade kontrollerna utan några anmärkningar medan 4 procent fick rapporteftergift och 3 procent ordningsbot. Här kan det exempelvis handla om att landskod inte har angetts i färdskrivaren eller felaktig användning av förarkort. Vissa skillnader går att se mellan förare av svenska och utländska fordon, där efterlevnaden tycks vara något högre bland svenska fordon. Jämfört med 2019 års undersökning har regelefterlevnaden försämrats med 4 procentenheter.

## 4.2 Kontroll av företag

Inom ramen för undersökningen har vi även kontrollerat i vilken utsträckning företagen lever upp till de krav som reglerna ställer på dem. 71 procent av företagen i undersökningen var registrerade i Sverige. Detta är en ökning med 6 procentenheter jämfört med 2019 års undersökning. Däremot är det något längre än i 2015 års undersökning, då motsvarande andel uppgick till 72 procent.

Figur 3: Andel företag registrerade i Sverige respektive annat land än Sverige.

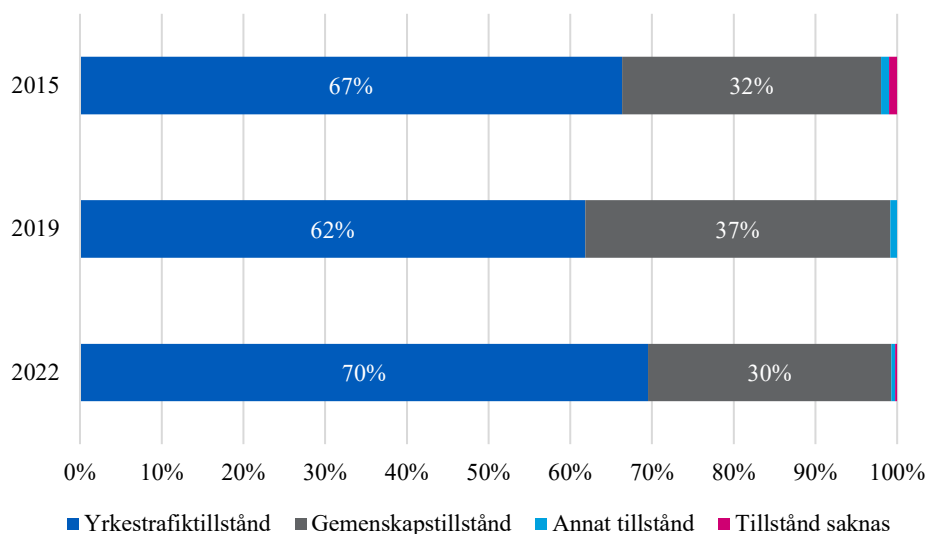


Bland de utlandsregistrerade företagen var 28 procent registrerade i Polen, 16 procent i Estland och 13 procent i Litauen. Vad gäller förekomsten av utländska företag ser vi stora regionala skillnader. I Norrbotten och Skåne uppgick andelen utländska företag till 45 respektive 40 procent medan motsvarande i Stockholm och Västra Götaland var cirka 20 procent.

#### 4.2.1 De flesta har nödvändiga tillstånd

I såväl 2015 som 2019 års undersökning kunde vi konstatera att de flesta företagen hade de tillstånd som behövdes för att få utföra den aktuella transporten. Detta har inte förändrats till årets undersökning, då nödvändiga tillstånd uppvisades i samtliga fall förutom ett. 69,5 procent av förarna körde för företag med yrkestrafiktillstånd och 29,8 procent för företag med gemenskapstillstånd. Enbart två förare körde för företag med andra former av tillstånd.

Figur 4: Fördelning olika typer av tillstånd.



#### 4.2.2 Företagen lever upp till reglerna om kör- och vilotider

Vid mätningen framkom att de allra flesta företagen, 98 procent, efterlever reglerna om kör- och vilotider. Även vid 2015 och 2019 års undersökningar observerades i det närmaste fullständig efterlevnad. Två procent av kontrollerna ledde däremot till att företagen blev tilldelade sanktionsavgifter, bland annat på grund av föraren kört med felaktigt förarkort.

Vidare kan vi konstatera att de allra flesta företagen lever upp till kraven i färdskrivarförordningen. Enbart två kontroller resulterade i anmärkningar för överträdelser gentemot reglerna, och då på grund av att färdskrivaren inte var besiktigad. Även i de tidigare undersökningarna upptäcktes enbart enstaka fall där företagen inte levde upp till dessa regler.

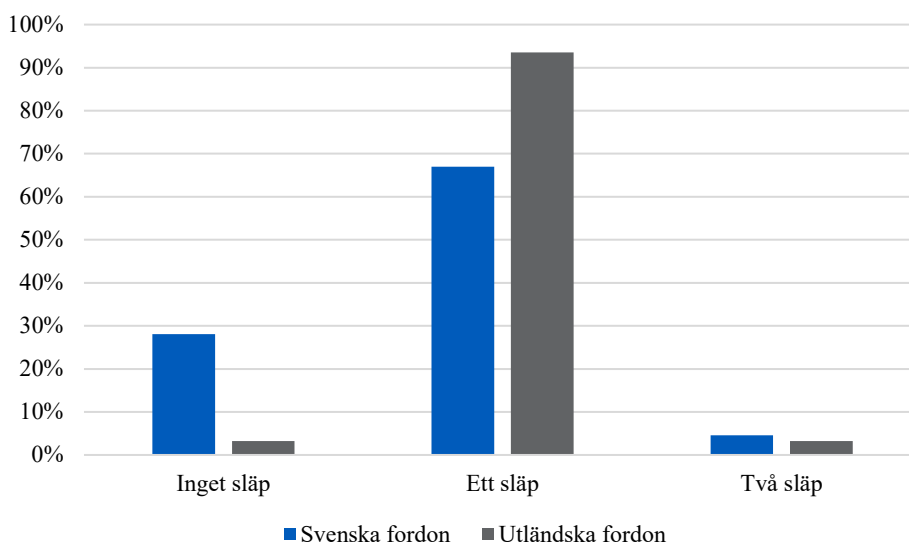
### 4.3 Kontroll av fordon

Inom ramen för undersökningen kontrollerade vi även att lastbilar, släp och däck uppfyller kraven på teknisk beskaffenhet. Som en del av kontrollerna

har polisen angett om lastbilen har släp och i sådana fall hur många släp. Följande fordonskombinationer noterades:

- fordon utan släp i 21 procent av fallen,
- fordon med ett släp i 75 procent av fallen och
- fordon med två släp i 4 procent av fallen.

Figur 5: Andel lastbilar utan släp, med ett släp och två släp.

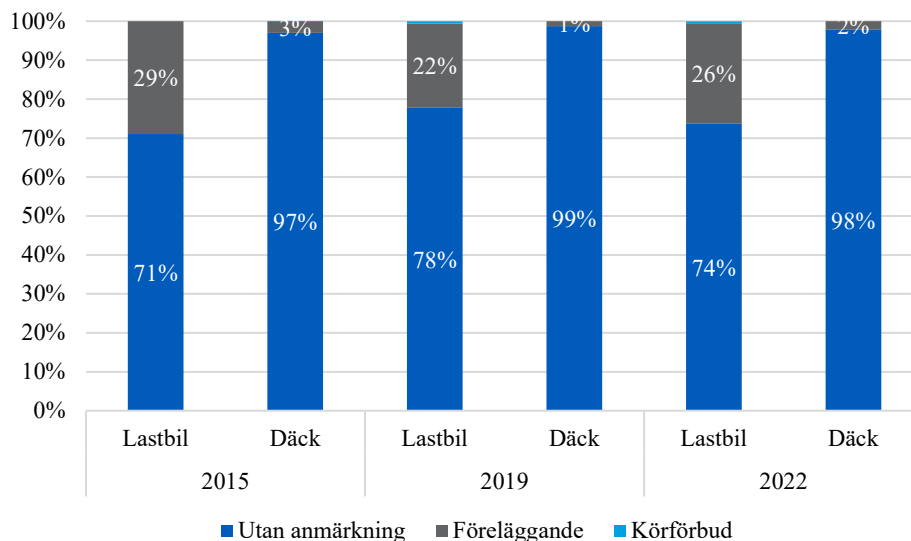


Totalt var 71 procent av de kontrollerade fordonen registrerade i Sverige. De svenska lastbilarna kördes i större utsträckning utan släp än de utländska. 28 procent av de svenska lastbilarna kördes utan släp medan enbart 3 procent av de utländska lastbilarna kördes utan släp. Vidare ser vi att 67 procent av de svenska lastbilarna kördes med ett släp och 5 procent med två släp. Bland utländska lastbilar hade 94 procent ett släp och 3 procent två släp. Jämfört med de tidigare undersökningarna ser vi inga större skillnader vad gäller fördelningen mellan olika fordonskombinationer.

#### 4.3.1 Var fjärde fordon har tekniska brister

Kontrollerna visar att knappt var fjärde lastbil inte uppfyller regelverkets krav på teknisk beskaffenhet. Som framgår av figur 6 är detta en försämring med 4 procentenheter jämfört med 2019 års undersökning. Däremot är det en förbättring med 3 procentenheter jämfört med 2015 års undersökning.

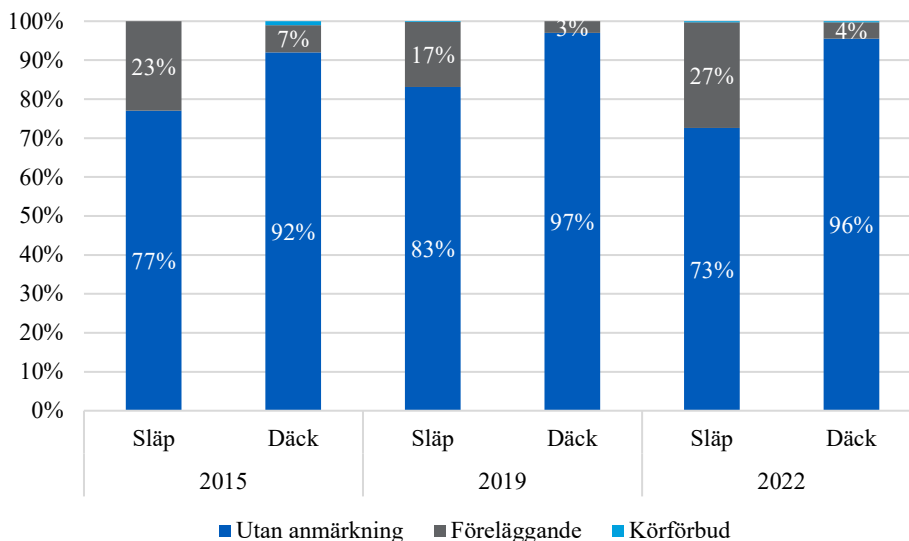
Figur 6: Andel fordon och däck utan anmärkning, med föreläggande och körförbud.



Vidare ser vi att det är väldigt ovanligt att lastbilarna är i så pass dåligt skick att de i samband med kontrollen fått föreläggande om körförbud. Detta skedde enbart vid två kontroller. Istället är bristerna i de allra flesta fall av sådan art att fordonen fått föreläggande om kontrollbesiktning eller om att enkla brister ska avhjälpas. Det finns skillnader mellan svenska och utländska fordon som är värda att ta upp, då utländska fordon i större utsträckning klarar kontrollerna utan anmärkningar. I årets undersökning fick drygt 85 procent av de utländska lastbilarna inga anmärkningar, vilket kan jämföras med 69 procent av de svenska lastbilarna. Detta är dock inget nytt utan ett liknande mönster observerades även vid 2015 och 2019 års undersökningar. Sannolikt följer detta av att fordon som används i utlandstrafik i genomsnitt tenderar att vara något nyare än fordon som används i nationell trafik.

Vad gäller däckkontrollerna rådde vinterväglag vid drygt en femtedel av kontrollerna. Under dessa kontrollerades även att samtliga hjul på lastbilen och släpen hade såväl vinterdäck som tillräckligt mönsterdjup. Vi ser däremot inga nämnvärda skillnader i regelefterlevnad beroende på om vinterväglag rådde i samband med kontrollen eller inte. Överlag ser vi att de allra flesta fordonen har däck som möter kraven i lagstiftningen. 98 procent klarade kontrollerna utan anmärkningar. Övriga 2 procent fick föreläggen, en siffra som är i paritet med motsvarande i 2015 och 2019 års undersökningar.

Figur 7: Andel släp och däck utan respektive med anmärkning.

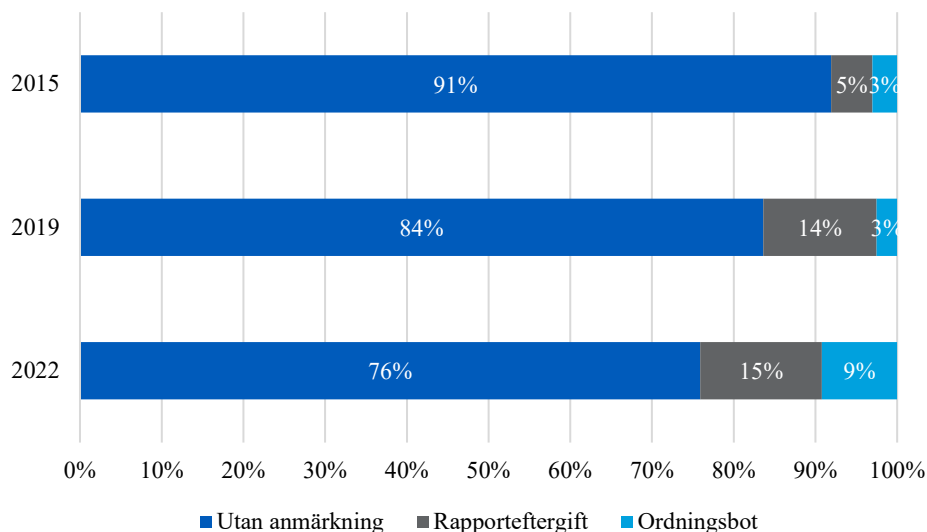


Tittar vi på släpen uppvisar dessa brister i ungefär samma utsträckning som lastbilarna. 73 procent var utan anmärkningar och 27 procent fick förelägganden, varav merparten om att avhjälpa enkla brister. I några fåtal fall var dock släpen i så pass dåligt skick att de fick förelägganden om körförbud. Likt fordonens tekniska beskaffenhet är detta sämre än 2019 men något bättre än 2015. Även vad gäller släpen finns skillnader beroende på om det är registrerat i Sverige eller utomlands. Bland svenskregistrerade fordon klarade 64 procent kontrollerna utan anmärkning medan motsvarande bland utländska fordon uppgick till 89 procent. Det är rimligt att tro att även detta beror på att fordon som används i internationell trafik tenderar att vara nyare än de som används i nationell trafik. Överlag möter även däcken som sitter på släpen de krav som ställs. 96 procent av släpen klarade däckkontrollerna utan anmärkning.

#### 4.3.2 Fler grova hastighetsöverträdelser

Vid sidan om att fordon, släp och däck har tillräcklig teknisk beskaffenhet är det även viktigt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv att fordonen håller tillåten hastighet. Därför har vi kontrollerat i vilken utsträckning hastighetsbestämmelserna efterlevs. Tunga fordon får inte framföras i högre hastigheter än 90 km/tim. Om fordonet körs med släp är hastigheten begränsad till 80 km/tim. Vi har mätt hastigheten genom att läsa av färdskrivaren. I och med att det är förknippat med viss osäkerhet att läsa av hastigheten via färdskrivaren gör polisen ett säkerhetsavdrag på 6 km/tim vid kontroll. Detta innebär att andelen kontroller utan anmärkning inte går att likställa med andelen fordon som hållit tillåten hastighet.

Figur 8: Andel fordon utan respektive med anmärkning gällande hastighet.

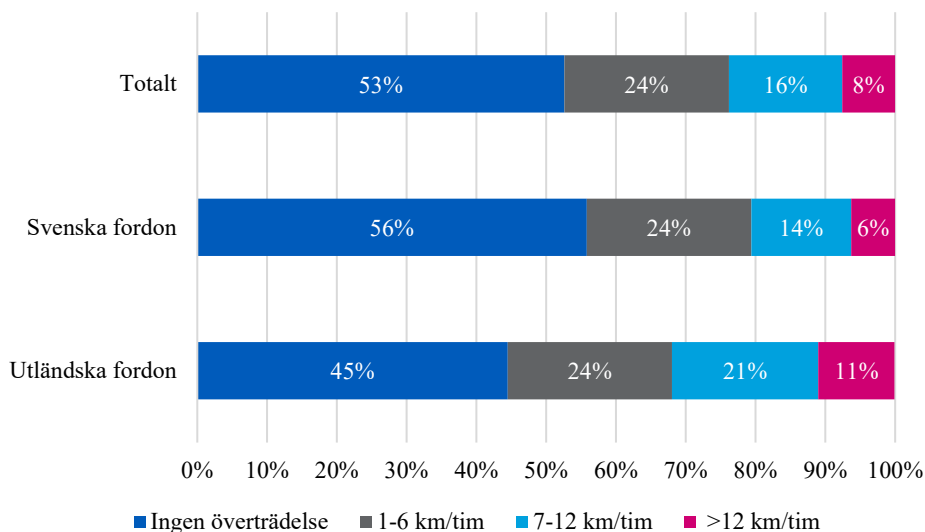


Vid 76 procent av kontrollerna fanns inga anmärkningar på hastigheten. I 15 procent av fallen ledde kontrollerna till rapporteftergifter och i 9 procent till ordningsbot. I vilken utsträckning laglig hastighet hålls varierar mellan svenska och utländska fordon. Bland svenska fordon gav 80 procent av kontrollerna inte någon anmärkning medan motsvarande bland utländska fordon uppgick till 67 procent. Av figur 8 framgår att andelen utan anmärkningar ökat över tid. Dessutom ser vi en kraftig ökning av andelen ordningsboter, vilket pekar på att det framförallt är de grövre hastighetsöverträdelserna som har ökat i omfattning.

I samband med kontrollerna har polisen gjort noteringar av storleken på fordonens hastighetsöverträdelser. På så sätt får vi en uppfattning om hur dessa fördelar sig. I denna sammanställning har inget säkerhetsavdrag gjorts. Detta får till följd att det inte går att utesluta att resultaten kan ha påverkats av osäkerheter i färdskrivarna.



Figur 9: Fördelning av hastighetsöverträdelsernas storlek, svenska och utländska fordon.

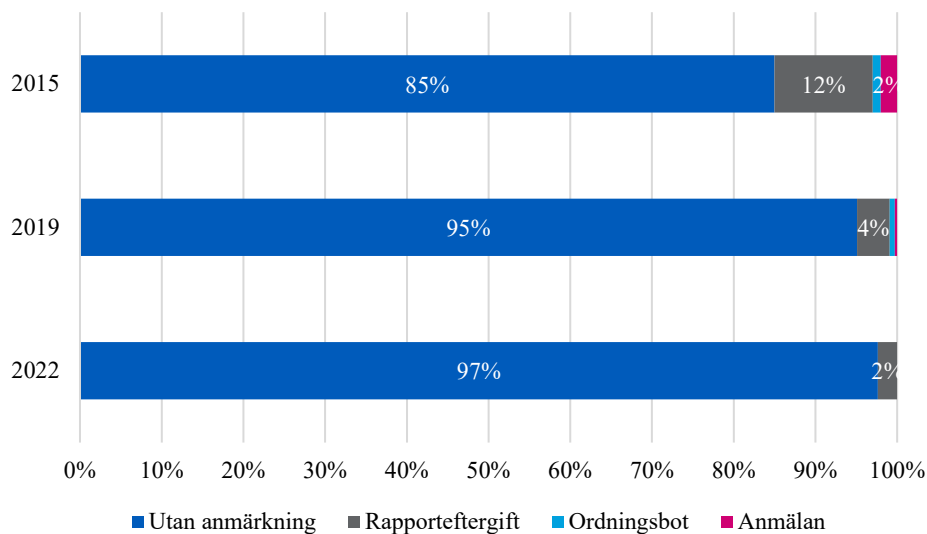


Totalt höll sig 53 procent av fordonen inom den tillåtna hastigheten, 24 procent översteg den med upp till 6 km/tim, 16 procent mellan 7 och 12 km/tim och 8 procent mer än 12 km/tim. Vi kan uppmärksamma vissa skillnader beroende på om fordonet är registrerat i Sverige eller utomlands. Bland svenska fordon höll 56 procent tillåten hastighet. Bland utländska fordon mättes motsvarande siffra till 45 procent. Vi ser också att utländska fordon i större utsträckning gör sig skyldiga till grövre hastighetsöverträdelser. Var tredje utländskt fordon översteg den tillåtna hastigheten med minst 7 km/tim medan var femte svenskt fordon gjort sig skyldigt till motsvarande överträdelse.

#### 4.3.3 Få fordon med tidigare föreläggande

I samband med kontrollerna har vi undersökt om fordonen har ett föreläggande eller körförbud sedan tidigare. Så länge som de brister som föranlett föreläggandet åtgärdas inom viss tid är det tillåtet att fortsätta framföra fordonet. Det är dock inte alltid detta görs utan det händer att fordon med brister, eller rentav med körförbud, trafikerar vägarna. Men som framgår av figur 10 utgör dessa fordon glädjande nog en väldigt liten andel.

Figur 10: Andel fordon med tidigare förelägganden.



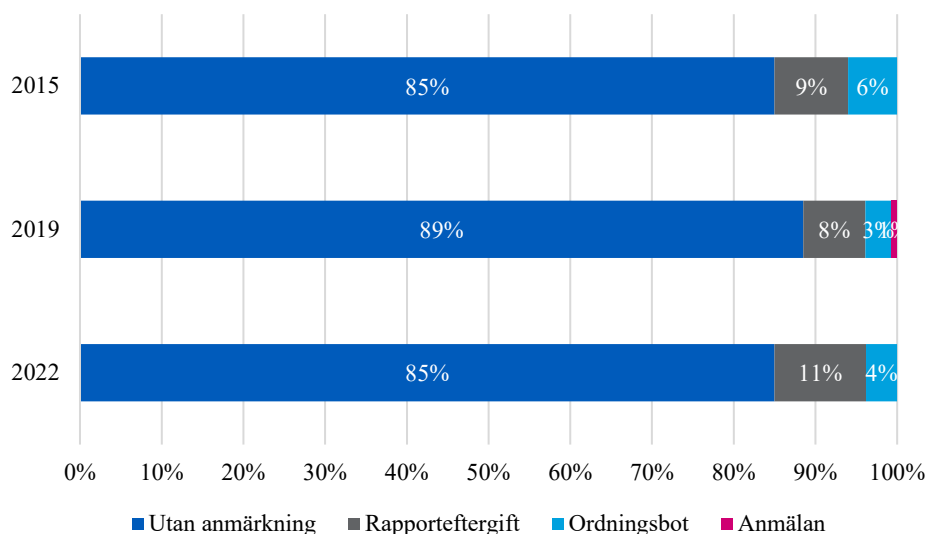
97 procent av fordonen hade inga förelägganden sedan tidigare. Detta är en förbättring jämfört med 2015 och 2019 års undersökningar, då motsvarande andel mättes till 85 respektive 95 procent.

Vidare ser vi att de allra flesta företagen har betalat nödvändiga vägavgifter. Svenska fordon ska betala en årlig vägskatt, medan utländska fordon ska betala eurovinjett. Enligt kontrollerna uppgick efterlevnaden bland svenska fordon till 99 procent och bland utländska fordon till 98 procent.

#### 4.3.4 Var sjunde fordon uppfyller inte kraven på lastsäkring

Omkring tre av fyra transporter kördes med last. Detta är en ökning jämfört med 2019 års undersökning, då ungefär två av tre transporter kördes med last. Om fordonen kördes med last kontrollerades att lasten säkrats i enlighet med regelverket.

Figur 11: Andel fordon utan respektive med anmärkningar gällande lastsäkring.



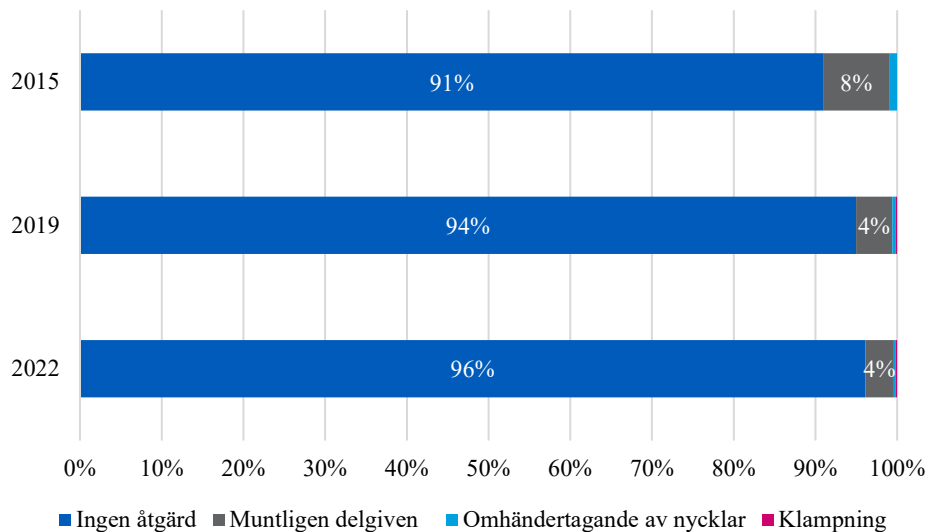
Totalt klarade 85 procent av fordonen kontrollerna utan anmärkning, 11 procent fick rapportteftergift och 4 procent ordningsbot. Med andra ord uppmärksammades brister gällande lastsäkring vid ungefär var sjunde kontrollerat fordon. Detta är en försämring jämfört med 2019 års undersökning, då 89 procent av fordonen inte hade någon anmärkning. Vidare tycks efterlevnaden vara högre bland utländska än bland svenska fordon. 83 procent av de svenska fordonen klarade kontrollerna utan anmärkning, vilket kan jämföras med 90 procent bland utländska fordon. Det är även en högre andel av de svenska fordonen som fått ordningsbot och därmed gjort sig skyldiga till grövre överträdelser.

Vidare kan vi konstatera att det var en mindre andel av fordonen med last som körde dispenstransporter. Andelen dispenstransporter uppgick till 1,5 procent. Ungefär 30 procent av de utländska fordonen körde cabotage-transporter, vilket är en ökning jämfört med 2019 års undersökning. I ungefär var tionde kontroll av cabotage-transporterna upptäcktes brister som ledde till att sanktionsavgifter utfärdades.

#### 4.3.5 Ovanligt att färd hindras

Om särskilt allvarliga brister upptäcks kan polisen hindra fordonen från att fortsätta sin färd, exempelvis genom att besluta om körförbud, klampa fordonet eller omhänderta nycklarna.

Figur 12: Andel kontroller där fortsatt transport hindrades.



Som framgår av figur 12 var det enbart i några fåtal fall så pass allvarliga brister uppmärksammades. Av dessa blev de allra flesta muntligt delgivna om att transporten inte fick fortsätta. Anledningar som noterades var bland annat att lastens vikt översteg den tillåtna, att föraren saknade nödvändiga behörigheter eller att det fanns ett körförbud kopplat till fordonet sedan tidigare. Ett fåtal fordon hindrades genom klampning eller att nycklar, frakthandlingar och registreringsskyltar omhändertogs. Inga större skillnader uppmärksammades mellan svenska och utländska fordon. Samtliga fordon som hindrades genom klampning var däremot utländska. Jämfört med de två föregående undersökningarna har allt färre fordon hindrats från att fortsätta transporten. 2015 uppgick denna andel till 8 procent och 2019 till 6 procent.

## 5 Kontroll av skatter och avgifter

### 5.1 Antalet tillståndsinnehavare har minskat

I oktober 2022 fanns 16 681 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Detta är en nedgång jämfört med oktober 2019, då den senaste kontrollen av skatter och avgifter gjordes. Antalet företag uppgick då till 16 994.

Tabell 3: Antal företag med tillstånd att bedriva godstrafik på väg.

Indikator	2019	2022
Antal tillståndsinnehavare	16 994	16 681
Andel med arbetsgivaravgift (%)	81	83
Andel med F-skatt (%)	88	97
Andel momsregistrerade (%)	96	97

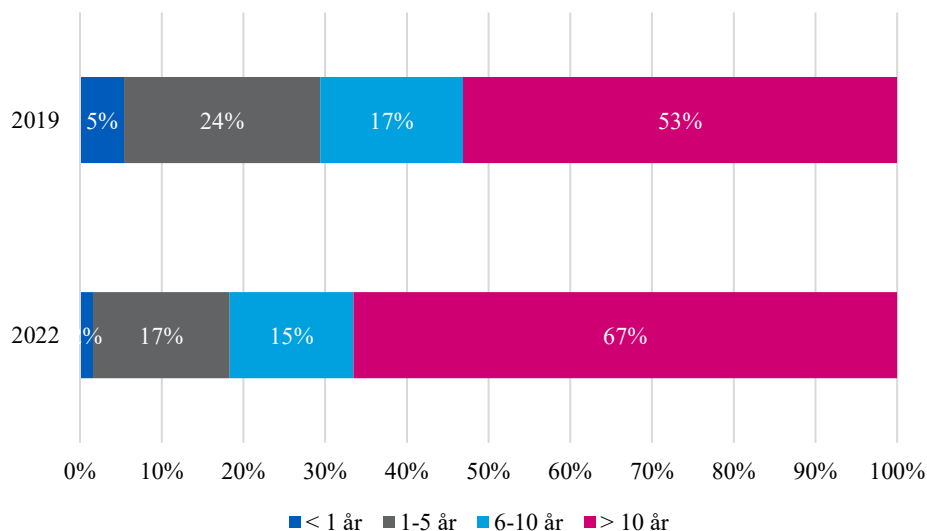
Källa: Skatteverket.

83 procent av tillståndshavarna är registrerade för arbetsgivaravgift. De allra flesta, 97 procent, är dessutom registrerade för F-skatt. Även andelen momsregistrerade företag uppgår till 97 procent.

### 5.2 Färre nyetablerade åkeriföretag

I figur 13 framgår åkeriföretagens fördelning med avseende på ålder.

Figur 13: Fördelning avseende ålder på företagen.



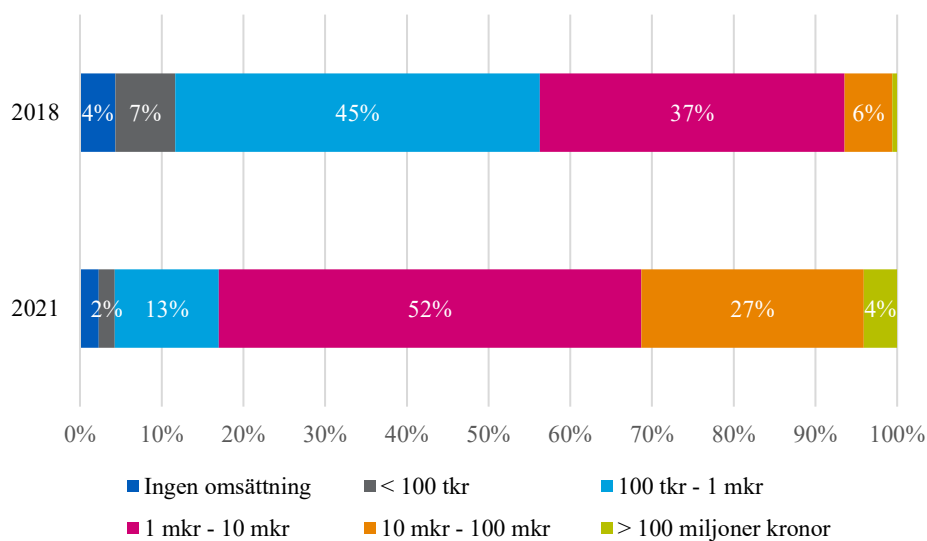
Källa: Skatteverket.

15 procent av företagen på marknaden är mellan sex och tio år, 15 procent mellan ett och fem år och 2 procent yngre än ett år. Således är var tredje företag tio år eller yngre medan två av tre är äldre än tio år. Jämfört med 2019 års undersökning, då hälften var äldre än tio år, har det skett en förskjutning mot en ökad andel äldre företag. Således har nyetableringarna på marknaden minskat över tid. Vid 2019 års undersökning hade 912 företag startats det senaste året, medan motsvarande i årets undersökning uppgår till 262 företag.

### 5.3 Steg mot större företagsenheter

Åkeribranschen är småskalig och utgörs i stor utsträckning av mindre företag. Uppgifterna som redovisas nedan baseras på räkenskapsåret 2021. 2021 hade två av tre företag en omsättning upp till 10 miljoner kronor, varav majoriteten hade en omsättning mellan 1 miljon och 10 miljoner kronor. Vidare hade 27 procent en omsättning mellan 10 och 100 miljoner kronor medan enbart 4 procent redovisade en omsättning högre än 100 miljoner kronor.

Figur 14: Fördelning avseende omsättning bland företagen.



Källa: Skatteverket.

Jämfört med 2019 års undersökning, som baserades på räkenskapsåret 2018, har det skett relativt stora förändringar gällande fördelningen av företagens storlek. Bland annat har andelen företag med en omsättning mellan 100 000 kronor och 1 miljon kronor minskat 32 procentenheter, från 45 procent till 13 procent. Samtidigt har andelen med en omsättning mellan 1 miljon kronor och 10 miljoner kronor ökat 15 procentenheter, från 37 procent till 52 procent. Vi ser även relativt stora öknings av andelen företag med en

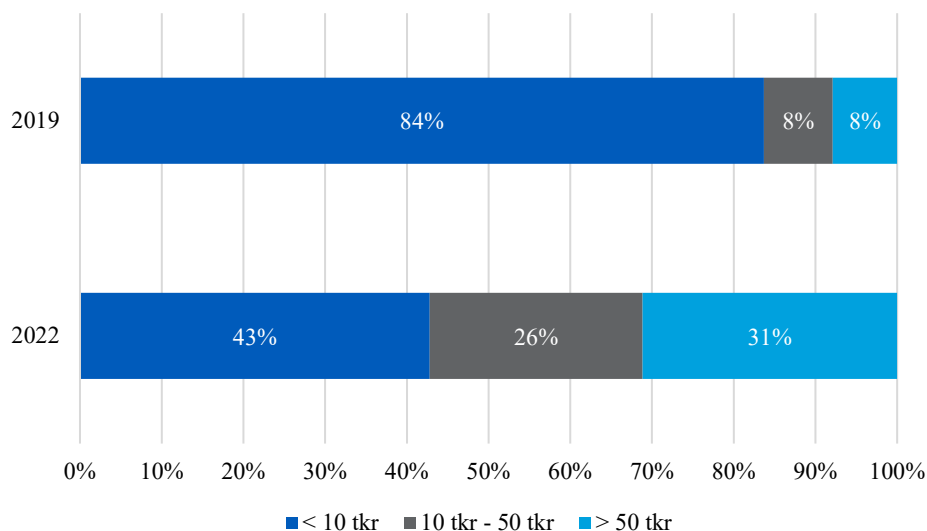


omsättning mellan 10 miljoner och 100 miljoner kronor samt mer än 100 miljoner kronor. Sammantaget har andelen företag som omsätter 10 miljoner kronor eller mindre minskat från 55 procent till 17 procent, samtidigt som andelen som omsätter mer än 10 miljoner kronor ökat från 45 procent till 83 procent. Även om branschen fortfarande kan beskrivas som småskalig har således tydliga kliv mot allt större företagsenheter tagits de senaste åren.

#### 5.4 Färre men högre skatteskulder

Vi har även kontrollerat om företagen har skulder registrerade på sina skattekonton. I oktober 2022 hade knappt 6 procent en sådan skuld. Det är en förbättring jämfört med 2019 års undersökning då 18 procent noterades för skatteskulder.

Figur 15: Fördelning avseende skuld på skattekontot.



Källa: Skatteverket

Vi kan konstatera att de flesta företagen har relativt små skulder. 45 procent har en skuld lägre än 10 000 kronor, 25 procent mellan 10 000 och 50 000 kronor och 30 procent högre än 50 000 kronor. Däremot har skuldsättningen bland företag med skulder ökat. Jämfört med 2019 års undersökning har andelen företag som har högre skulder än 50 000 kronor ökat med 23 procentenheter. Detta är inte enbart en effekt av att färre företag har skatteskulder utan även sett till antalet företag kan en ökning konstateras. Samtidigt har andelen företag med skulder lägre än 10 000 kronor i stort sett halverats. Å ena sidan har allt färre företag skulder registrerade på sitt skattekonto, å andra sidan tenderar de skuldsatta företagen att ha högre skulder än tidigare. Detta bekräftar också av att den genomsnittliga skatteskulden ökat från 21 000 till 95 000 kronor.

Om företagen inte betalar sina skulder i tid kan de överlämnas till Kronofogden. I oktober 2022 hade 2,5 procent av företagen skulder restförda hos Kronofogden. Jämfört med 2019 års undersökning har andelen företag med skulder hos Kronofogden ökat med cirka 0,5 procentenheter. Trots att färre företag har skatteskulder har alltså fler företag fått sina skulder restförda hos Kronofogden.

## 6 Lastbilsförarens sociala villkor

### 6.1 Inledning

För andra gången i ordningen har Transportstyrelsen i samband med tillståndsmätningen genomfört en undersökning om lastbilsförarens sociala villkor. Undersökningen riktar sig till förarna och syftar till att få kunskap om de arbetsvillkor som råder i branschen.

I undersökningen har förarna fått svara på frågor som på olika sätt relaterar till deras arbetssituation, bland annat anställningsvillkor, arbetstider och löner. Bakgrunden till Transportstyrelsens intresse för dessa frågor går delvis att finna i vårt uppdrag om marknadsövervakning, och då särskilt uppdraget att undersöka transportmarknadernas konkurrensvillkor. Inom branschen har det länge diskuterats om och i sådana fall i vilken grad olika sociala villkor i olika medlemsländer påverkar marknadens konkurrensvillkor. Ofta framhålls att detta inneburit svårigheter för svenska företag att konkurrera med utländska företag, framförallt från länder som kan konkurrera med lägre löner. I och med att tillståndsmätningen ger oss ett representativt urval av de lastbilsförare som färdas på våra vägar får vi också en möjlighet att införskaffa kunskap kring frågor relaterade till branschens sociala villkor.

I 2019 års undersökning kunde vi konstatera att det förekom stora skillnader mellan förare hos svenska och utländska arbetsgivare vad gäller sociala villkor. Således kunde vi delvis också bekräfta bilden om varierande arbetsvillkor mellan arbetsgivare i olika länder.

Sedan 2019 års undersökning har däremot mycket hunnit hända inom branschen, inte minst i och med genomförandet av mobilitetspaketet. Detta har inneburit att en rad regeländringar trätt i kraft som syftar att främja rättvisa konkurrensvillkor mellan företag, förbättra förarens arbetsvillkor och komma till rätta med illegala cabotagetransporter. I augusti 2020 infördes ändringar i regelverket om kör- och vilotider, i februari 2022 genomfördes ytterligare regeländringar kopplade till cabotage och etablering och i juni 2022 infördes skärpta krav på utstationering. Mot denna bakgrund adderas ytterligare en dimension till denna undersökning. Även om man ska vara försiktig med att dra alltför långtgående slutsatser av resultaten kan det ge indikationer på om mobilitetspaketet hittills har fått någon effekt på förarnas arbetsvillkor.

Totalt valde 385 förare att delta i undersökningen. Detta innebär en svarsfrekvens på 89 procent. För att klargöra om förarnas sociala villkor varierar beroende på i vilket land arbetsgivaren är registrerad har vi genomgående differentierat resultaten utifrån om arbetsgivaren är registrerad i Sverige eller inte. Bland de som deltog i undersökningen

uppgav drygt 60 procent att deras arbetsgivare är registrerad i Sverige, 30 procent i annat land än Sverige medan cirka 10 procent inte svarade på frågan.

## 6.2 Bakgrundsfrågor om förarna

Inledningsvis fick förarna besvara ett antal bakgrundsfrågor. Dessa frågor handlade om förarnas nationalitet, ålder, kön och arbetslivserfarenhet.

Av tabell 4 framgår i vilket land som förarnas pass har utfärdats.

Tabell 4: I vilket land har förarnas pass utfärdats.

Pass utfärdat i:	2019	2022
Sverige (%)	58	54
Annat land inom EU (%)	33	25
Land utanför EU (%)	8	14
Ej besvarat frågan (%)	1	8

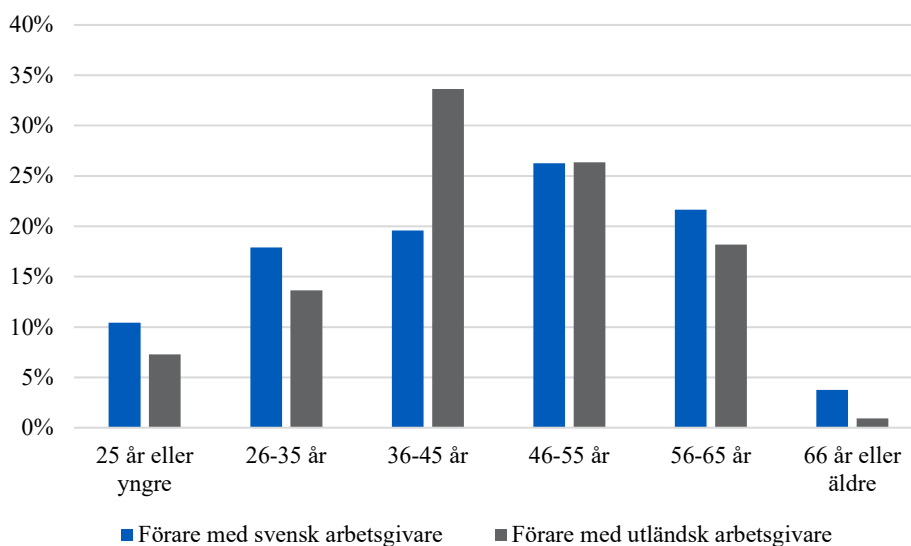
54 procent har fått sitt pass utfärdat i Sverige. Jämfört med 2019 års undersökning är detta en minskning med 4 procentenheter. Var fjärde förare har fått sitt pass utfärdat i ett annat medlemsland, varav majoriteten i Polen, Rumänien och Finland. Detta är en nedgång med 7 procentenheter jämfört med 2019. Slutligen har 14 procent fått sitt pass utfärdat i ett land utanför EU, vilket är en ökning med 6 procentenheter. Vidare går det att notera att 8 procent av förarna inte svarade på frågan. Detta är en kraftig ökning jämfört med 2019, då motsvarande uppgick till 1 procent. I och med att tillståndsmätningen gav indikationer om en ökad andel svenska förare jämfört med 2019 är det troligt att många av de som inte besvarade frågan har fått sitt pass utfärdat i Sverige.

En överväldigande majoritet, hela 95 procent, av förarna i undersökningen är män. Detta är något färre än vid 2019 års undersökning, då 97 procent var män. Samtliga kvinnor i undersökningen är anställda av svenska företag. Vidare är kvinnor relativt sett överrepresenterade bland de yngre ålderskategorierna. I åldersgruppen 25 år eller yngre är en av fem förare kvinna medan motsvarande bland förare äldre än 35 år är en av femtio förare. Enligt Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd trendindikatorer rörande kompetensbehov var 17 procent av de som anställdes under 2021 kvinnor, vilket pekar på att andelen kvinnor kan komma att öka ytterligare i framtiden.<sup>1</sup> I och med att antalet kvinnor i undersökningen är så pass få kommer det inte att göras några uppdelningar av resultaten utifrån kön.

<sup>1</sup> Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd 2022 Trendindikatorer - kompetensbehov

Åldersfördelningen är relativt jämn. 28 procent av förarna är 35 år eller yngre, 24 procent mellan 36 och 45 år, 25 procent mellan 46 och 55 år och 23 procent är äldre än 55 år. Detta liknar åldersfördelningen vid 2019 års undersökning.

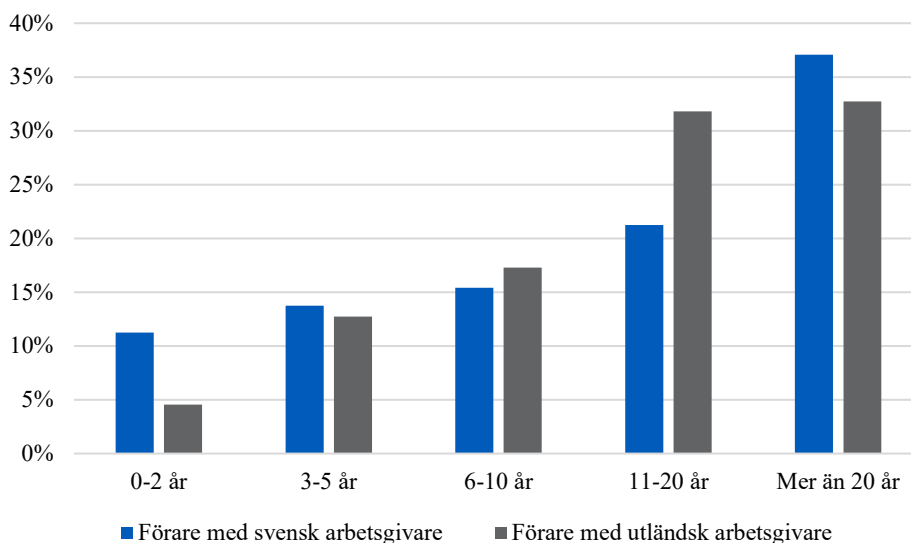
Figur 16: Åldersfördelning bland förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.



I figuren ovan redovisas åldersfördelningen uppdelat på om arbetsgivaren är registrerad i Sverige eller inte. Vissa mindre skillnader mellan grupperna går att se. Bland svenska företag tycks det vara vanligare med såväl yngre som äldre förare. Exempelvis är 28 procent av dessa förare 35 år eller yngre, medan motsvarande siffra i utländska företag är 21 procent. Samtidigt har utländska företag i större utsträckning förare i åldrarna mellan 36 och 45 år.

Vi ser också att de förare som ingår i undersökningen överlag har lång arbetslivserfarenhet. 35 procent har arbetat som lastbilsförare i mer än 20 år, 60 procent i mer än 10 år och cirka 75 procent i mer än 5 år. Omkring 10 procent är relativt nya i yrket med en arbetslivserfarenhet upp till två år.

Figur 17: Arbetslivserfarenhet bland förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.



Delar vi upp siffrorna kan vissa större skillnader observeras. Framförallt är förare bland svenska företag i större utsträckning relativt nyanställda, då 11 procent inte har jobbat längre än två år som lastbilsförare. Bland utländska företag är motsvarande knappt 5 procent. Detta skulle kunna peka på att internationella transporter i större utsträckning görs av mer erfarna förare. Samtidigt ser vi att det är aningen vanligare att förare med svensk arbetsgivare har en arbetslivserfarenhet som är längre än 20 år.

### 6.3 Arbetsrelaterade frågor kring den aktuella transporten

Vidare fick förarna besvara frågor som på olika sätt relaterade till den aktuella transporten, bland annat i vilket land förarnas arbetsgivare är registrerad, ersättning för transporten och vilken typ av transport som utförs.

Tabell 5: Land arbetsgivaren för den aktuella transporten är registrerad i.

Land arbetsgivaren är registrerad i:	2019	2022
Sverige (%)	64	62
Annat land i EU (%)	30	26
Annat land utanför EU (%)	4	3
Ej svar (%)	2	9

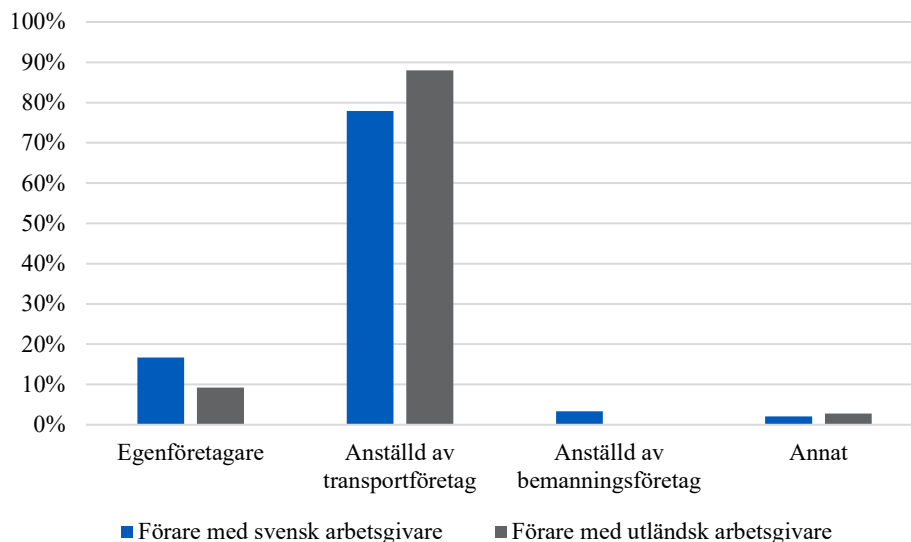
Av tabell 5 framgår att 62 procent av förarna har en arbetsgivare som är registrerad i Sverige. Även om detta är en majoritet är det en lägre andel än vad som observerades vid 2019 års undersökning, då motsvarande mättes till 64 procent. Här ska det beaktas att tillståndsmätningen gav indikationer om att andelen svenska företag hade ökat, vilket innebär att det sannolikt

döljer sig en hög andel svenska företag bland de som inte har svarat på frågan. Vidare arbetar var fjärde förare för en arbetsgivare som är registrerad i ett annat land inom EU och 3 procent i länder utanför EU. Jämfört med 2019 har det även skett en nedgång av andelen arbetsgivare i andra EU-länder och arbetsgivare i länder utanför EU. Istället har det, likt frågan kring förarnas medborgskap, skett en kraftig ökning av andelen som inte velat svara på frågan. Vidare ser vi att var tionde förare har haft fler än en arbetsgivare den senaste månaden.

### 6.3.1 Majoriteten är anställda av ett transportföretag

Fyra av fem förare är anställda av ett transportföretag. Bland förare med utländsk arbetsgivare är 86 procent anställda, medan motsvarande bland förare med svensk arbetsgivare är 78 procent. Totalt uppger 15 procent att de är egenföretagare, varav merparten är registrerade i Sverige. Jämfört med 2019 års undersökning har andelen egenföretagare ökat med omkring 5 procentenheter. Bryter vi ned resultaten kan det konstateras att det främst är de med lång arbetslivserfarenhet som driver eget företag. Strax över 80 procent av egenföretagarna har arbetat inom yrket i mer än tio år. För urvalet i stort har cirka 50 procent mer än tio års arbetslivserfarenhet. Vidare ser vi att en liten andel, omkring 2 procent, är anställda av bemanningsföretag.

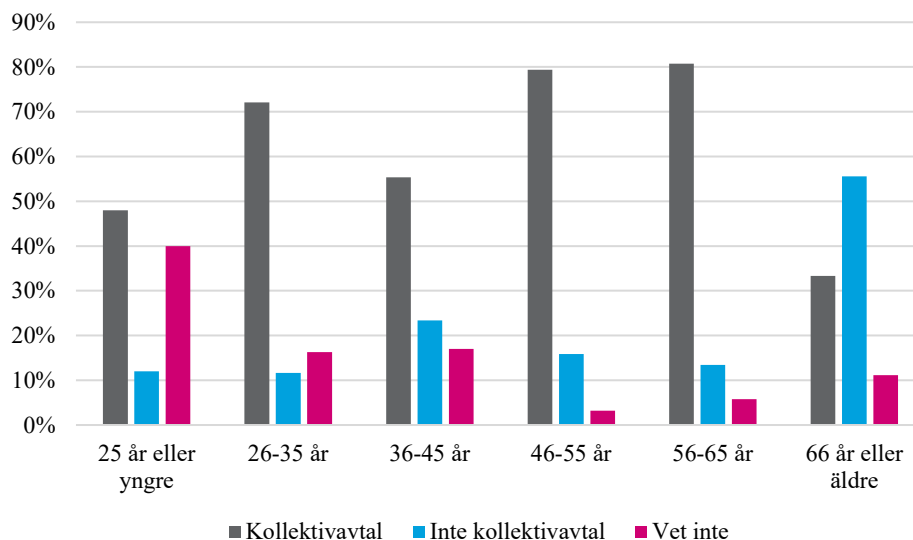
Figur 18: Anställningsform bland förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.



Som en del av undersökningen fick förarna svara på en fråga om förekomsten av kollektivavtal. Frågan ställdes enbart till de med svensk arbetsgivare. Totalt uppgav knappt 70 procent att de omfattas av kollektivavtal, 17 procent att de inte omfattas av kollektivavtal och 13 procent att de

inte visste om de omfattades av kollektivavtal. Variationerna som finns i detta avseende beror framförallt på ålder.

Figur 19: Andel förare med svensk arbetsgivare som omfattas av kollektivavtal.



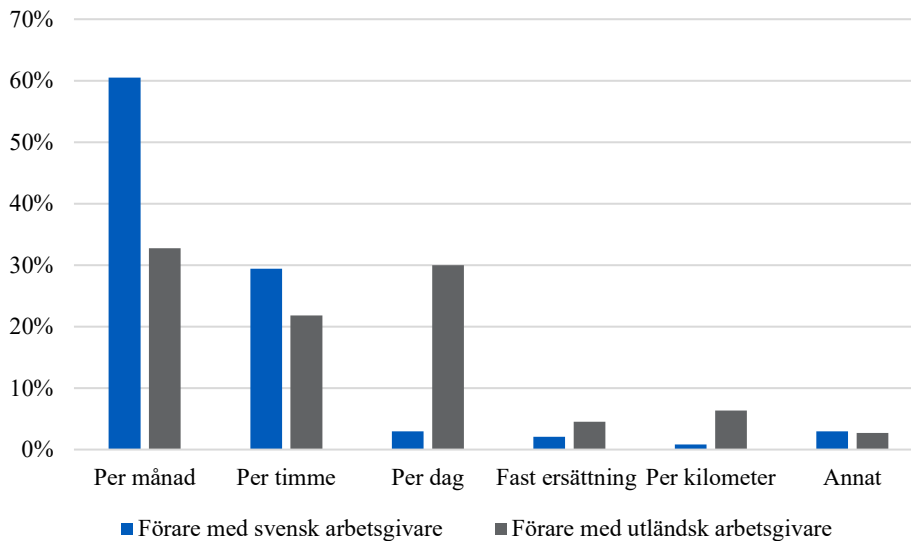
I åldersgrupperna mellan 45 och 65 år omfattas fyra av fem förare av kollektivavtal. Bland förare yngre än 45 år är motsvarande tre av fem. Det är främst de yngre förarna som är osäkra kring om de har kollektivavtal eller inte. 40 procent av förarna som är 25 år eller yngre vet inte om de omfattas kollektivavtal.

### 6.3.2 Vanligast med fast månadslön

Vad gäller formen av ersättning är det allra vanligast med en fast lön som betalas per månad. Strax över hälften av förarna har uppgett detta svarsalternativ. Vidare uppger 27 procent att de får ersättning per timme, 11 procent per dag och 3 procent att de får en fast ersättning per transport. Jämfört med 2019 års undersökning är det främst andelen med fast ersättning per månad som har ökat. Samtidigt har förekomsten av fast lön per dag och lön per kilometer minskat.



Figur 20: Ersättningsform bland förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.



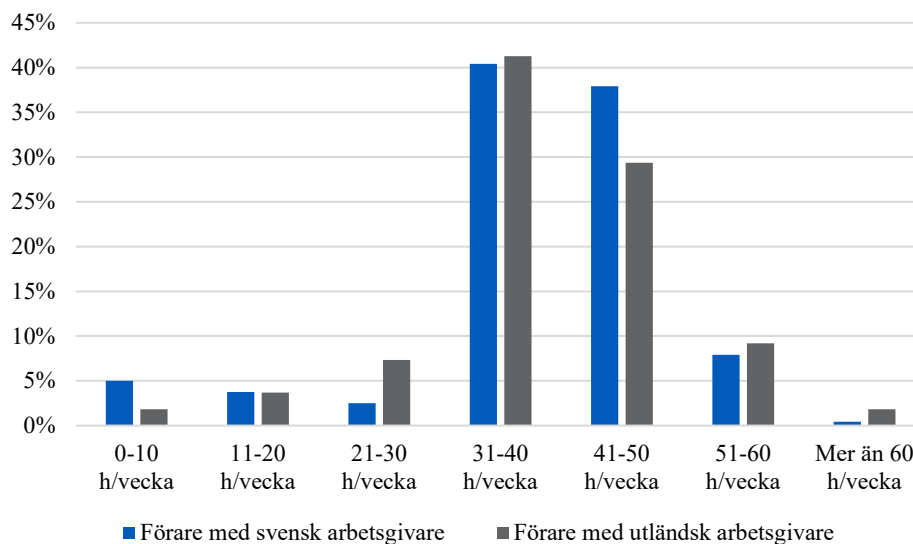
Av figur 20 framgår att skillnader förekommer beroende på om föraren har svensk eller utländsk arbetsgivare. Bland svenska arbetsgivare är fast månadslön och timlön de dominerande ersättningsformerna. 60 procent har månadslön och 30 procent timlön. Bland utländska arbetsgivare har cirka 30 procent fast månadslön och 20 procent timlön. Istället är det vanligare bland dessa arbetsgivare med en ersättning till förare per dag. Omkring 30 procent av förarna med utländsk arbetsgivare uppger denna ersättningsform. Motsvarande bland svenska arbetsgivare är 3 procent. Ett fåtal procent, varav huvudsakligen förare med utländska arbetsgivare, uppger att de erhåller ersättning per kilometer.

63 procent av förarna, huvudsakligen förare med svensk arbetsgivare, uppgav att de utförde en inrikestransport. 28 procent av förarna, till stor del förare med utländsk arbetsgivare, uppgav att de utförde en internationell transport. Vidare uppgav ett fåtal förare, varav samtliga med utländsk arbetsgivare, att de utförde en kombi- eller cabotagettransport.

#### 6.4 Lastbilsförares arbetsvillkor och ersättning

I undersökningen har frågor kring förarnas arbetstider och lön inkluderats. Här kan vi konstatera att de flesta arbetar mellan 30 och 50 timmar per vecka. Totalt uppgav 80 procent att de arbetar inom detta intervall, jämnt fördelat mellan 31 och 40 timmar samt mellan 41 och 50 timmar. Vidare arbetar 10 procent mindre än 31 timmar per vecka och 10 procent mer än 50 timmar per vecka.

Figur 21: Fördelning av arbetade timmar per vecka, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.



Redovisas resultaten uppdelat på om arbetsgivaren är registrerad i Sverige eller inte ser vi att det är vanligare att förare med svensk arbetsgivare arbetar mellan 41 och 50 timmar per vecka. Däremot är det vanligare att förare med utländsk arbetsgivare arbetar mer än 50 timmar per vecka.

#### 6.4.1 Ökade löner bland utländska förare

Förarna fick även besvara en fråga om hur mycket de tjänar per månad efter skatt exklusive extra ersättning för exempelvis övernattningskostnader. Vad gäller denna fråga finns det ett antal omständigheter att beakta när resultaten ska tolkas. Dels kan förarna uppleva att frågan är känslig att besvara. Dels finns det olika praktiska utmaningar med att ställa frågor kring lön till en grupp med olika nationaliteter, arbetsgivare i olika länder och med olika anställningsformer. Troligen är detta också en bidragande orsak till varför var tredje förare valt att inte svara på frågan. Detta innebär ett stort partiellt bortfall. Detta problem är störst bland förare med utländsk arbetsgivare där varannan förare inte svarade på frågan. Det stora partiella bortfallet innebär att resultaten baseras på färre observationer och att osäkerheterna därmed är större än vad det annars skulle vara. Vi har gjort kontroller kring rimligheten i angivna löner och svar som förefallit osannolikt låga eller höga har tagits bort. Mot denna bakgrund bör svaren som redovisas ses som övergripande indikationer snarare än exakta nivåer.

Tabell 6: Månadslön efter skatt, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare, medianvärden.

Arbetsgivaren är registrerad i:	Arbetar 31-40 h per vecka	Arbetar 41-50 h per vecka
Sverige	28 000	28 000
Annat land exkl. övriga nordiska länder	21 000	24 000

Av tabell 6 framgår medianvärdet av månadslönen efter skatt uppdelat efter arbetade timmar per vecka och huruvida arbetsgivaren är registrerad i Sverige eller inte.

Bland förare med svensk arbetsgivare ser vi att medianlönen, oavsett om de arbetar mellan 31 och 40 timmar per vecka eller 41 och 50 timmar per vecka, uppgår till 28 000 kronor per månad efter skatt. Bland förare med utländsk arbetsgivare (exklusive övriga nordiska länder) uppgår medianlönen till 21 000 kronor per månad om de arbetar mellan 31 och 40 timmar per vecka och till 24 000 kronor per månad om de arbetar mellan 41 och 50 timmar per vecka. Följaktligen tycks det finnas löneskillnader mellan svenska och utländska arbetsgivare. Beroende på hur många timmar förarna arbetar per vecka har en förare med svensk arbetsgivare i genomsnitt 33 respektive 17 procent högre lön än motsvarande med utländsk arbetsgivare.

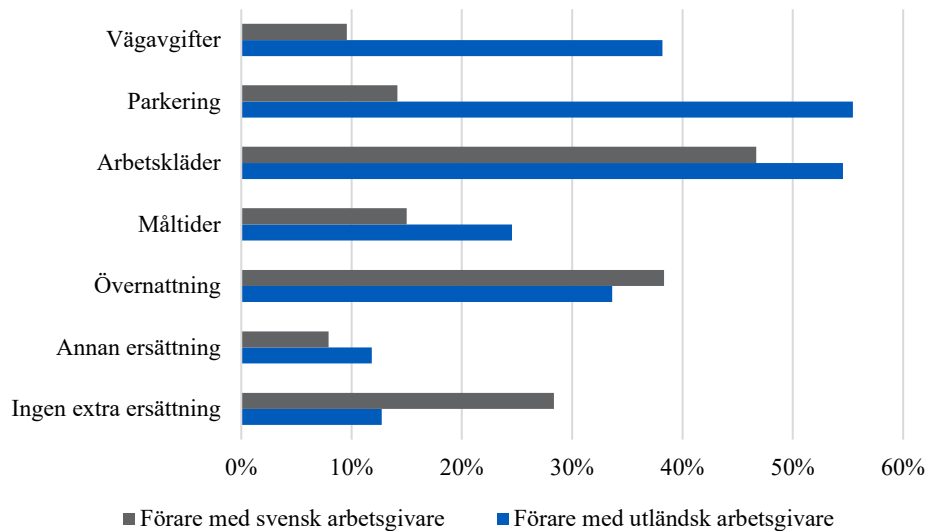
Undersökningen ger även indikationer om att medianlönen, bland såväl svenska som utländska arbetsgivare, ökat de senaste åren. I 2019 års undersökning, som även den är förknippad med stora osäkerheter, mättes medianlönen bland svenska arbetsgivare till 23 000 för den som arbetade mellan 31 och 40 timmar per vecka och till 25 000 kronor per månad för den som arbetade mellan 41 och 50 timmar per vecka.

Undersökningen ger vidare indikationer på en kraftig löneutveckling bland förare med utländska arbetsgivare. I 2019 års undersökning mättes medianlönen bland de som arbetade mellan 31 och 40 timmar per vecka till 16 000 kronor per månad och bland de som arbetade mellan 41 och 50 timmar per vecka till 14 000 kronor. Jämfört med årets siffror innebär detta att medianlönen ökat 30 respektive 70 procent. Det är svårt att säga vad den kraftiga ökningen bland förare med utländska arbetsgivare beror på. En förklaring skulle delvis kunna vara de stora osäkerheterna som frågan är förknippad med. En annan bidragande förklaring skulle kunna vara att bristen på förare runt om i Europa lett till att lönerna drivits upp.

75 procent uppgav att de får andra former av ersättning utöver lön. Bland förare med svensk arbetsgivare uppgick denna siffra till 72 procent och bland förare med utländsk arbetsgivare till 87 procent. I figur 22 framgår att

det finns stora skillnader mellan svenska och utländska arbetsgivare kring vad ersättningen avser.

Figur 22: Olika former av ersättning, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

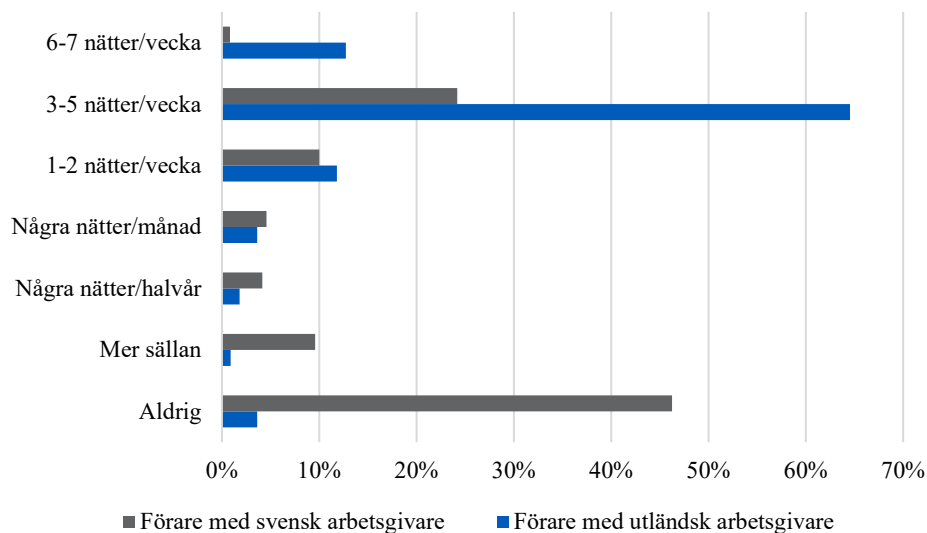


Förare med utländsk arbetsgivare erhåller i större utsträckning ersättning för arbetskläder, måltider vägavgifter och parkering. Å andra sidan får förare med svensk arbetsgivare i större utsträckning ersättning för övernattning.

#### 6.4.2 Färre förare övernattar i lastbilen längre perioder

Undersökningen visar att det är relativt vanligt att förare övernattar i lastbilen under sina körningar. Totalt uppger två av tre förare att detta förekommer, och drygt hälften uppger att detta sker regelbundet, minst en gång per vecka. Här ska sägas att skillnaderna, av naturliga orsaker, är stora mellan förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.

Figur 23: Hur ofta förare övernattar i lastbilen, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.



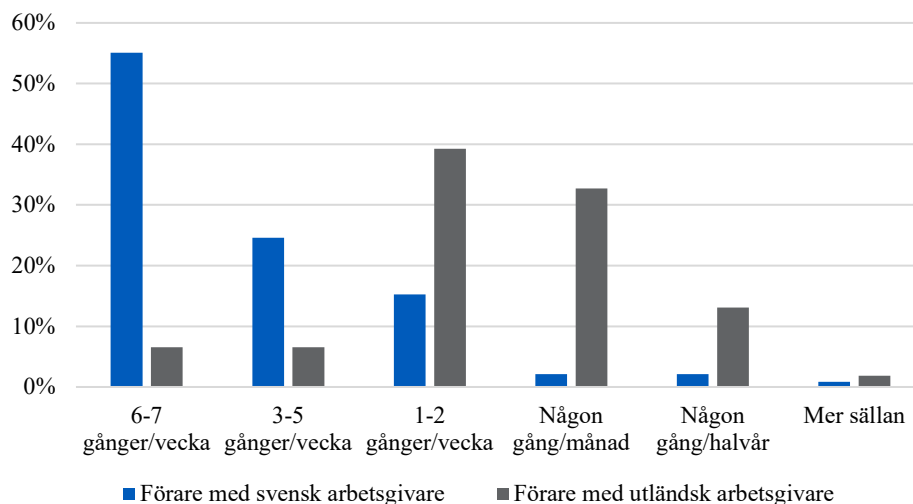
Bland förare med utländsk arbetsgivare uppger 4 procent att de aldrig övernattar i lastbilen och 7 procent att de övernattar i lastbilen några nätter per månad eller mer sällan. Samtidigt uppger en majoritet, cirka 80 procent, att de övernattar i lastbilen minst tre nätter per vecka, varav de allra flesta mellan tre till fem dagar per vecka. Bland förare med svensk arbetsgivare är det vanligaste svarsalternativet istället att man aldrig övernattar i lastbilen, cirka 45 procent uppger detta. Med det sagt är det, även inom denna grupp, relativt vanligt med övernattningar i lastbilen. 40 procent uppger att de övernattar i lastbilen minst en natt per vecka, varav 25 procent mellan tre till fem gånger per vecka. Jämfört med 2019 års undersökning har det skett vissa förändringar vad gäller hur ofta förare med utländsk arbetsgivare övernattar i lastbilen. Andelen som uppger att de övernattar i lastbilen minst tre gånger per vecka har minskat med 4 procentenheter, medan de som övernattar minst sex gånger per vecka har minskat med 10 procentenheter, vilket innebär att det i stort sett har skett en halvering jämfört med 2019. Även om man ska vara försiktig med att dra allt för stora växlar av resultaten skulle denna förändring delvis kunna förklaras av införandet av nya regler om kör- och vilotider och då särskilt de regler som ska säkerställa att arbetsgivarna bekostar skäliga övernattningsmöjligheter för förarna.

#### 6.4.3 Förare återvänder oftare till sin varaktiga bostad

Förarna har därtill fått svara på en fråga kring hur ofta de har möjlighet att återvända hem till sin varaktiga bostad. Strax över 40 procent uppger att de återvänder till sin bostad mellan sex och sju gånger per vecka, medan ytterligare 18 procent gör det mellan tre till fem gånger per vecka och 21

procent gör det en till två gånger per vecka. Föga förvånande förekommer även här stora skillnader mellan olika grupper av förare, där förare med utländsk arbetsgivare (och som därför i större utsträckning utför internationella transporter) återvänder till sin varaktiga bostad mer sällan än de med svensk arbetsgivare.

Figur 24: Hur ofta förare återvänder till sin bostad, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.



Bland förare med svensk arbetsgivare återvänder cirka 80 procent till sin varaktiga bostad mellan tre till sju gånger per vecka varav en majoritet gör det sex till sju gånger per vecka. Motsvarande bland de med utländsk arbetsgivare är 14 procent. Vidare ser vi att 15 procent av förarna med utländsk arbetsgivare uppger att de återvänder till sitt hem någon gång per halvår eller mer sällan. I och med mobilitetspaketet skärptes reglerna gällande förarnas möjlighet att återvända till sina hem. Enligt de regler som infördes sommaren 2020 har förare som utför internationella transporter rätt att återvända antingen till arbetsgivarens arbetsställe eller till sin varaktiga bostad åtminstone var fjärde vecka.

När 2019 års undersökning genomfördes hade dessa regler ännu inte införts. Detta reflekteras i att skillnaderna vad gäller de som återvänder mer sällan än vad regelverket tillåter är relativt stora. 2019 uppgav var fjärde förare med utländsk arbetsgivare att de återvänder någon gång per halvår eller mer sällan, vilket är 10 procentenheter högre än i årets undersökning.

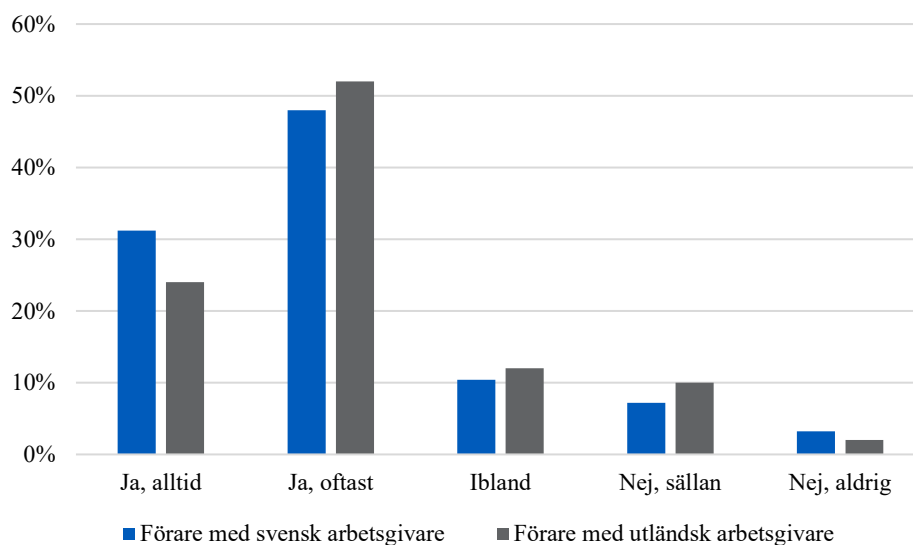
#### 6.4.4 Det upplevs vara tryggt att övernatta i lastbilen

Om förarna angav att de övernattar i lastbilen ställdes en följdfråga om huruvida de känner sig trygga eller inte i samband med detta. Det finns flera faktorer som kan påverka den upplevda tryggheten vid övernattnings i

fordonet. Säkra uppställningsplatser kan vara en faktor som påverkar positivt, men det är också troligt att man upplever en större trygghet i sitt hemland. Som en del i att skapa förutsättningar för tryggare övernattningsplatser i lastbilen pågår ett arbete med att införa krav på att rastplatser och säkra uppställningsplatser ska finnas med jämna mellanrum längs TEN-T-vägnätet. Trafikverket har också fått ett regeringsuppdrag om att utveckla säkra uppställningsplatser. Enligt Trafikverkets rapport om planering av säkra uppställningsplatser finns det brister idag vad gäller uppställningsplatsernas förekomst, kapacitet och säkerhet. De konstaterar att det finns ett behov av ytterligare uppställningsplatser i hela landet, men framförallt kring de större städerna.<sup>2</sup>

Undersökningen visar att förarna generellt känner sig trygga när de övernattar i lastbilen. 80 procent uppgav att de alltid eller oftast känner sig trygga. Här finns vissa skillnader beroende på hur ofta man övernattar i lastbilen, där de som övernattar i lastbilen regelbundet tycks känna sig aningen tryggare än de som gör det mer sällan.

Figur 25: Andel förare som känner sig trygga när de övernattar i lastbilen, förare med svensk respektive utländsk arbetsgivare.



Skillnaderna mellan förare med svensk och utländsk arbetsgivare är marginella. 79 procent av förarna med svensk arbetsgivare uppger att de alltid eller oftast känner sig trygga, medan motsvarande bland förare med utländsk arbetsgivare är 76 procent. Däremot är det fler bland de förstnämnda som alltid känner sig trygga när de övernattar i fordonet. Jämfört med 2019 års undersökning har andelen förare som aldrig eller sällan känner sig trygga när de övernattar i lastbilen ökat. Detta är en förändring som

<sup>2</sup> Trafikverket 2022 Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser

främst ses bland förare med utländska arbetsgivare. Även om det är positivt att förarna oftast är trygga när de övernattar i lastbilen är det trots allt en relativt stor andel som bara känner sig trygga ibland eller mer sällan än så. Bland förare med utländsk arbetsgivare tillhör var fjärde förare denna kategori.

#### 6.4.5 Få är oroliga för att utsättas för brott under transporten

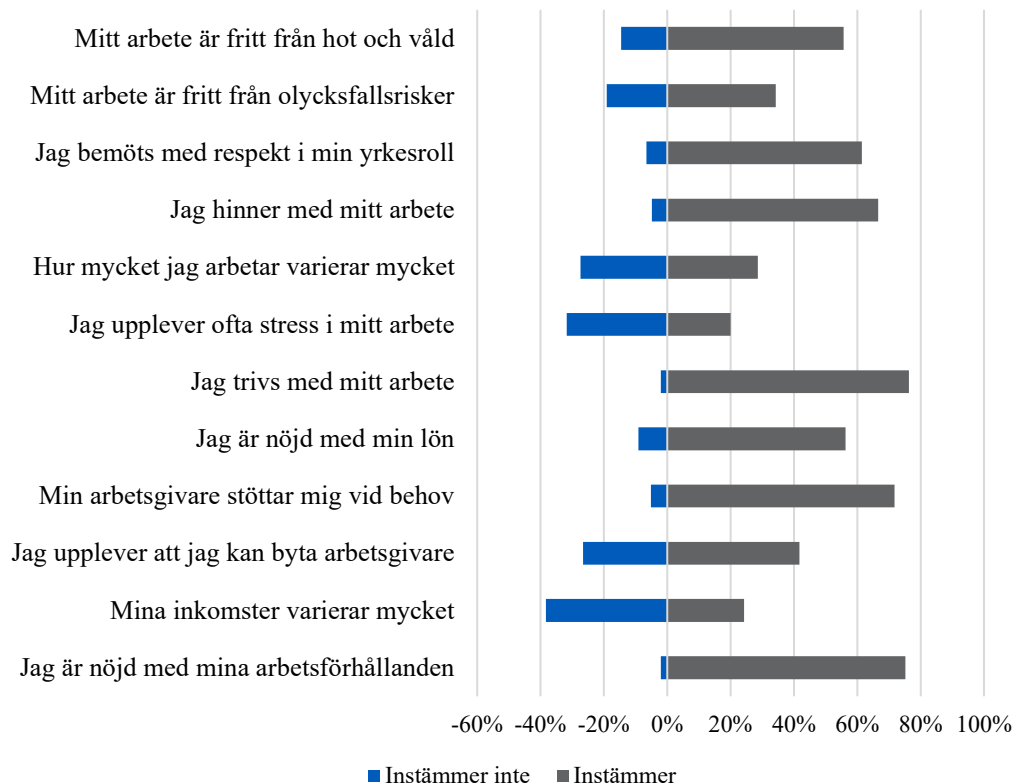
I undersökningen har förarna även fått besvara en fråga om huruvida de känner oro att utsättas för olika former av brott under transportuppdraget. Resultaten indikerar att denna oro generellt är låg bland förarna. Knappt 10 procent uppger att det finns oro för att utsättas för något av de olika alternativen. Främst tycks det finnas en oro att utsättas för stöld av bränsle, vilket 7 procent har uppgett. Vissa skillnader kan ses mellan förare med svensk och utländsk arbetsgivare, där de senare är aningen mer oroliga för att utsättas för bränslestöld och intrång i lastbäraren.

### 6.5 Inställning till yrket

Vi har också haft som avsikt att ta reda på hur förarnas inställning till sitt yrke ser ut. Detta har vi gjort genom att låta förarna på en skala 1-6, från inte alls till helt, rangordna i vilken grad de instämmer med olika påståenden relaterade till deras arbetssituation. Av figur 26 framgår andelen förare som instämmer respektive inte instämmer med i dessa påståenden.



Figur 26: Andel förare som instämmer respektive inte instämmer i påståenden relaterade till deras arbetssituation.



Av figur 26 framgår att förarna generellt sett är nöjda med sina arbetsförhållanden. Totalt instämmer 75 procent, varav merparten helt, med påståendet om att de är nöjda med sina arbetsförhållanden. Jämfört med 2019 års undersökning har andelen som instämmer med påståendet ökat med 5 procentenheter. Det är enbart några enstaka procent som inte instämmer och som således kan tolkas vara missnöjda med sina arbetsförhållanden. Undersökningen ger också indikationer på att förarna i relativt stor utsträckning trivs med sina arbeten, hinner med sina arbetsuppgifter under den schemalagda arbetstiden och upplever att deras arbetsgivare stöttar dem vid behov. Jämfört med föregående undersökning är det främst påståendet om att de kan byta arbetsgivare som varit föremål för stora förändringar. I årets undersökning instämmer 45 procent med påståendet. Motsvarande siffra i 2019 års undersökning mättes till 72 procent. Särskilt stor är förändringen bland förare med utländska arbetsgivare, där det skett en nedgång med drygt 50 procentenheter. Vidare uppger var sjätte förare att de inte instämmer i påståendet att deras arbetsmiljö är fri från hot och våld, medan var femte inte instämmer i påståendet att deras arbete är fritt från allvarliga olycksfallsrisker.

Även om skillnaderna mellan förare hos svenska och utländska arbetsgivare överlag är små finns det skillnader som är värda att nämna. Bland annat är förare med svensk arbetsgivare i större utsträckning nöjda med sina arbetsförhållanden och trivs bättre med sina arbeten. Samtidigt är det färre förare med utländsk arbetsgivare som ofta upplever stress i arbetet.

## 7 Slutsatser

Under 2022 har Transportstyrelsen, tillsammans med Polisen, för fjärde gången i ordningen genomfört en tillståndsmätning i syfte att skapa en bild av hur regelefterlevnaden bland de som utför godstransporter på väg ser ut och utvecklas över tid. Inledningsvis kan vi konstatera att regelefterlevnaden generellt sett är hög och att detta gäller oavsett om det är krav på förare, företag eller fordon som kontrolleras. Exempel på detta är att i stort sett alla förare har nödvändiga behörigheter, att i stort sett alla företag har nödvändiga tillstånd och att enbart ett fåtal fordon med tidigare förelägganden upptäcktes under kontrollerna. Dessutom var samtliga förare som kontrollerades nyktra. Samtidigt ser vi att andelen företag med skatteskulder minskat kraftigt jämfört med föregående undersökning. Bland de med skulder har däremot skuldsättningen ökat, vilket också bekräftas av att fler ärenden än tidigare skickas vidare till Kronofogden.

Riktat vi blicken mot områdena kör- och vilotider, teknisk beskaffenhet, lastsäkring och hastighet kan vi konstatera att utvecklingen gått åt olika håll sedan 2019 års undersökning genomfördes. Samtidigt som regelefterlevnaden av kör- och vilotider ökat har efterlevnaden försämrats inom andra viktiga områden. Vad gäller teknisk beskaffenhet försämrades efterlevnaden med 4 procentenheter, vilket innebär att knappt var fjärde fordon inte fullt ut fungerar som det ska ur ett tekniskt perspektiv. Även inom området lastsäkring har regelefterlevnaden försämrats. Än är det för tidigt att säga att det skulle röra sig om en trendmässig nedgång, då efterlevnaden ändå är högre än vad som uppmättes i 2015 års undersökning. Med det sagt är det ändå viktigt att utvecklingen tas på allvar. Inte minst med tanke på att de krav som reglerna inom dessa områden ställer är viktiga för att säkerställa trafiksäkerheten på vägarna.

### 7.1 Allt grövre hastighetsöverträdelser

Förutom att säkerställa att fordonen är i gott tekniskt skick och att lasten är tillräckligt säkrad är det ur ett trafiksäkerhetsperspektiv även viktigt att fordonen håller tillåten hastighet. Därför är det särskilt oroväckande att vi ser en försämrad efterlevnad inom detta område. Till skillnad från teknisk beskaffenhet och lastsäkring har hastighetsefterlevnaden dessutom försämrats för varje undersökning. Från att ha uppgått till 91 procent i 2015 års undersökning minskade den till 84 procent i 2019 års undersökning. I årets undersökning har den negativa utvecklingen fortsatt, då efterlevnaden mättes till 76 procent. Med andra ord körs knappt var fjärde fordon i högre hastigheter än vad som är tillåtet. Läger man därtill att det framförallt är de grova hastighetsöverträdelserna som ökat i omfattning framstår denna utveckling som än mer oroväckande.

Detta är en utveckling som riskerar att försvåra det nationella trafik-säkerhetsarbetet. 2020 beslutades en målsättning om att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minska med 25 procent till 2030 jämfört med medelvärden för 2017, 2018 och 2019. Enligt Trafikverkets rapport om trafiksäkerhetsutvecklingen är det nödvändigt att hastighetsefterlevnaden ökar för att antalet omkomna i trafiken ska kunna minska. Det är särskilt viktigt att godstrafiken håller sig till reglerna, dels på grund av att sådan trafik står för en betydande del av trafikarbetet, dels på grund av att kollisioner med lastbilar i många fall får allvarliga följder. Av det totala antalet omkomna i vägtrafiken under 2021 omkom drygt var femte person i olyckor där tunga lastbilar var involverade. Det är således viktigt att vända denna utveckling. Detta skulle skapa bättre förutsättningar i det fortsatta nationella trafiksäkerhetsarbetet, vilket i förlängningen är en förutsättning i arbetet för att nå de transportpolitiska målen.

## 7.2 Trots skärpta krav ökar regelefterlevnaden

Det finns områden där utvecklingen tagit steg i rätt riktning jämfört med 2019 års undersökning. Detta gäller inte minst efterlevnaden av reglerna om kör- och vilotider. I årets mätning klarade 73 procent av förarna kontrollerna utan anmärkning, vilket är en förbättring med 6 procentenheter jämfört med 2015 och 2 procentenheter jämfört med 2019. Således ser vi inte bara den högsta regelefterlevnaden sedan kontrollerna inleddes utan även en utveckling som är trendmässigt positiv. Detta blir särskilt intressant mot bakgrund av att reglerna för kör- och vilotider skärptes sommaren 2020. Bland annat infördes förbud mot att förare tillbringar sin normala veckovila i fordonen och rätt för förare vid internationella transporter att återvända till sin varaktiga bostad minst en gång var fjärde vecka. Trots skärpta regler kan vi alltså notera den högsta efterlevnaden sedan mätningarna inleddes.

Överlag är efterlevnaden av kör- och vilotidsreglerna högre bland förare av svenska fordon än bland utländska. 2019 uppgick efterlevnaden till 80 procent bland förare av svenska fordon medan motsvarande bland utländska fordon enbart uppgick till 55 procent. Med detta i beaktande är det rimligt att anta att den ökade efterlevnaden förklaras av den ökade andelen svenska fordon. Genom att bryta ner siffrorna ser vi dock att detta inte är hela sanningen, då det enbart är bland förare av utländska fordon som en förbättring har skett. I årets undersökning uppgick efterlevnaden bland förare av utländska fordon till 64 procent, alltså en förbättring med 9 procentenheter. Samtidigt försämrades den bland förare av svenska fordon med 4 procentenheter till 76 procent. Bland dessa har dessutom de grövre överträdelsena mer än dubblats, vilket innebär att de numera uppgår till en nivå som är högre än bland förare av utländska fordon. Således tycks den

ökade efterlevnaden till stor del drivas av att förare av utländska fordon blir allt bättre på att följa reglerna.

Med detta sagt är det viktigt att komma ihåg att efterlevnaden av reglerna om kör- och vilotider fortfarande är relativt låg och att var fjärde förare inte lever upp till de krav som reglerna ställer på dem. Även om det finns indikationer om att arbetet med ändrade regler och att förbättra arbetsvillkoren i branschen haft effekt finns det således fortfarande utrymme för förbättringar. Särskilt med tanke på att efterlevnaden inte bara är en förutsättning för utvilade förare, och därigenom trafiksäkra vägar, utan även för att sund konkurrens ska råda mellan företagen.

### **7.3 Förbättrade arbetsvillkor för utländska förare**

I 2019 års undersökning om förares sociala villkor kunde vi delvis bekräfta bilden om varierande arbetsvillkor i olika medlemsländer som länge funnits i branschen. Vi såg bland annat att utländska förare övernattar oftare i sina fordon, att utländska förare mer sällan återvänder till sin varaktiga bostad och att utländska förare i genomsnitt har betydligt lägre lön. Att löner och villkor varierar så pass mycket mellan olika länder har påverkat konkurrensvillkoren på marknaden och medfört att svenska företag många gånger har svårt att konkurrera med företag från länder med lägre lönenivåer och andra arbetsvillkor.

I och med mobilitetspaketets införande finns förhoppningar om att komma till rätta med dessa problem. Förhoppningen är att det bland annat kan ske genom de nya regler som ska säkerställa drägliga kör- och vilotider, minska förekomsten av brevlådeföretag och möjliggöra att krav på svenska löner och villkor kan ställas på utländska företag när de utför transporter i Sverige. Delar av mobilitetspaketet trädde i kraft i augusti 2020 respektive februari 2022. Denna undersökning genomfördes i mars 2022. Även om det inte går att fastställa tydliga orsakssamband borde därmed undersökningen kunna ge indikationer om mobilitetspaketet redan nu har påverkat förarnas arbetsvillkor.

Undersökningens resultat pekar på att det har skett en utveckling mot förbättrade arbetsvillkor, särskilt bland utländska förare. Vi ser att andelen förare som återvänder till sin varaktiga bostad enbart ett par gånger per halvår i stort sett har halverats. Vi ser även att förare i mindre utsträckning än förr tvingas övernatta i sitt fordon längre perioder. Därtill tycks det ha skett en kraftig ökning av utländska förares löner. Även om det är svårt att dra en rät linje mellan resultaten i undersökningen och mobilitetspaketets genomförande tycks ändå branschens arbetsvillkor ha förbättrats på sistone. Det är än så länge för tidigt att säga om, och i sådana fall i vilken grad, detta har påverkat marknads konkurrensvillkor. Men det faktum att andelen svenska förare, företag och fordon ökat kan peka på att svenska företags

konkurrenskraft stärkts eller att utländska företag upplever att det inte är lika attraktivt att bedriva yrkestrafik i Sverige.

## 8 Bilagor

### Bilaga 1 – Frågeformulär Tillståndsmätningen

#### Del 1. Bakgrundsinformation

Bas: alla

Uppgifter ska finnas om:

- Datum
- Klockslag
- Län
- Kommun
- Urvalssträckor + öppet annat-alternativ
- Mätplats
- Riktning
- Kontroll eller bortfall

Bas: alla

		Ja	Nej	Beskrivning
a	Råder vinterväglag?			

Lista länder, används i 1A, 2A, 3A och 3C

Bulgarien	Litauen	Ryssland
Danmark	Makedonien	Slovakien
Estland	Nederländerna	Tjeckien
Finland	Norge	Tyskland
Kroatien	Polen	Ukraina
Lettland	Rumänien	

## Del 2. Kontroll av förare

Bas: alla

### A Nationalitet körkort

1	Sverige	
2	Annat land:	Lista länder
3	Annat land:	Fritext

Bas: alla

### A2 Nationalitet pass/id-handling

1	Sverige	
2	Annat land:	Lista länder
3	Annat land:	Fritext

Bas: alla

			Utan anmärkning	Ordnings- bot	Anmälan/ Rapport	Rapport- eftergift	Ej tillämpligt	Beskrivning
B	Bas: alla	Körkort					Ej tillämpligt	
C	Bas: alla	Yrkeskompetensbevis						
D	Bas: alla	Förarkort						
E	Bas: alla	ADR-intyg						
F	Bas: alla	Alkohol och droger		Ej tillämpligt		Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	
G	Bas: 1A (EJ Sverige)	Förartillstånd						

			Ja	Nej
H	Bas: alla	Omfattas föraren av kör- och vilotidsförordningen		
I	Bas: 1A (EJ Sverige)	Omfattas föraren av utstationering		



			Utan anmärkning	Ordnings- bot	Anmälan/ Rapport	Rapport- eftergift	Ej tillämpligt	Beskrivning
J	<b>Bas: 1H=Ja</b>	Kör- och vilotider					Ej tillämpligt	
K	<b>Bas: alla</b>	Färdskrivare					Ej tillämpligt	
L	<b>Bas: alla</b>	Kontroll av veckoarbetstid (VAT)		Ej tillämpligt		Ej tillämpligt		

			Ja	Nej	Beskrivning/
M	<b>Bas: 1A (EJ Sverige)</b>	Sanktionsavgift kör/vilotider (förare)			

Övriga kommentarer för kontroll av förare:

### Del 3. Kontroll av företag

Bas: alla

#### A Nationalitet företag

1	Sverige	
2	Annat land:	Samma lista som i 1A
3	Annat land:	Fritext

Bas: alla

Flervalsfråga

#### B Ange typ av tillstånd

1	Yrkestrafiktillstånd
2	Gemenskapstillstånd
3	Förartillstånd
4	Annat tillstånd, ange:
5	Tillstånd saknas
6	Ej tillämpligt

			Utan anmärkning	Ordnings- bot	Anmälan/ Rapport	Rapport- eftergift	Beskrivning
C	Bas: 2B=1	Yrkestrafiktillstånd					
D	Bas: 2B=2	Gemenskapstillstånd					
E	Bas: 2B=4	Annat tillstånd					
F	Bas: 2B=1	Fordonet Y-anmält					

			Ja	Nej	Beskrivning
G	Bas: alla	Sanktionsavgift kör/vilotider (företag)			
H	Bas: alla	Sanktionsavgift färdskrivare			
I	Bas: 2B=3	Sanktionsavgift förartillstånd (cabotageöverträdelse)			

Övriga kommentarer för kontroll av företag:

---

## Del 4. Kontroll av fordon

Bas: Bas: alla

### A Nationalitet lastbil

1	Sverige	
2	Annat land:	Samma lista som i 1A
3	Annat land:	Fritext

Bas: alla

### B Släp

1	Inget släp
2	1 släp
3	2 släp
4	3 släp

Bas: 3B<>1

Frågan ställs för varje släp

### C Nationalitet släp

1	Sverige	
2	Annat land:	Samma lista som i 1A
3	Annat land:	Fritext

			Utan anmärkning	Föreläggande, enkla brister	Föreläggande, kontrollbesiktning	Kör- förbud	Ej tillämpligt
D	Bas: alla	Teknisk beskaffenhet, bil exkl. däck					
E	Bas: 3B=2,3,4	Teknisk beskaffenhet, släp 1 exkl. däck					
F	Bas: 3B=3,4	Teknisk beskaffenhet, släp 2 exkl. däck					

G	Bas: 3B=4	Teknisk beskaffenhet, släp 3 exkl. däck					
H	Bas: alla	Teknisk beskaffenhet däck (bil)					
I	Bas: 3B=2,3,4	Teknisk beskaffenhet däck (släp 1)					
J	Bas: 3B=3,4	Teknisk beskaffenhet däck (släp 2)					
K	Bas: 3B=4	Teknisk beskaffenhet däck (släp 3)					

Bas: 3B>1

### L Längd fordonskombination

1	Utan anmärkning
2	Ordningsbot
3	Anmälan/rapport
4	Rapporteftergift

Bas: 3B>1

### M Längd fordonskombination: Beskrivning/anmärkning (Fritext)

Bas: alla

### N Hastighet

1	Utan anmärkning (inkl. 1-6 km/h över)
2	Ordningsbot
3	Anmälan/rapport
4	Rapporteftergift

Bas: alla

### O Hastighetsöverträdelse?

1	3N=1	Nej
2	3N=1	Ja, 1-6 km/h
3	3N=2,3,4	Ja, 7-12 km/h
4	3N=2,3,4	Ja, >12 km/h

Bas: alla

### P Hastighet: Beskrivning/anmärkning (Fritext)

			Utan anmärkning	Ordnings- bot	Anmälan/ Rapport	Rapport- eftergift	Beskrivning
Q	Bas: alla	Bilbälte					
R	Bas: 3a=Sverige	Fordonsskatt/vägs katt					
S	Bas: alla	Vägavgift/Eurovinjett					
T	Bas: alla	Tidigare föreläggande/körförbud					

## Del 5. Kontroll av last

Bas: alla

### A Har fordonet last

1	Ja
2	Nej

Bas: 4A=Ja

### B Dispenstransport (mått/vikt)

1	Ja, mått
2	Ja, vikt
3	Ja, mått och vikt
4	Nej

Bas: 4B=Ja

### C Dispenstransport

1	Utan anmärkning
2	Anmälan/rapport

Bas: 4A=Ja

### D Cabotagetransport

1	Ja
2	Nej

Bas: 4D=Ja

### E Cabotagetransport

1	Utan anmärkning
2	Sanktionsavgift

Bas: 4D=Ja

### F Cabotagetransport: Beskrivning/Anmärkning (Fritext)

Bas: 4A=Ja

### G Kombinerad transport

1	Ja
2	Nej

Bas: 4G=Ja

### H Kombinerad transport

1	Utan anmärkning
2	Sanktionsavgift

Bas: 4G=Ja

### I Kombinerad transport: Beskrivning/Anmärkning (Fritext)

Bas: 4A=Ja

		Utan anmärkning	Ordnings- bot	Anmälan/Rapport	Rapporteftergift	Ej tillämpligt	Beskrivning
J	Färligt gods						
K	Lastsäkring						
L	Vikter						
M	Mått						

			Ja	Nej
N	Bas: 4A=Ja	Sanktionsavgift kopplat till cabotage		
O	Bas: 4L=Ordningsbot ELLER Anmälan/Rapport	Överlastavgift		

Övriga kommentarer för kontroll av last:

## Del 6. Hindrande av fortsatt färd

*Bas: alla*

*Flervalsfråga*

### **A Hindrande av fortsatt färd**

1	Nej
2	Ja, muntligen delgiven
3	Ja, fordonsnycklar/frakthandlingar/registreringsskyltar
4	Ja, klampning

*Bas: alla*

### **B Hindrande av fortsatt färd: Beskrivning/Anmärkning (Fritext)**

Övriga kommentarer

*Bas: alla*

Övriga kommentarer:



## Bilaga 2 – Frågeformulär, Undersökning om sociala villkor

Enkäten finns tillgänglig på följande språk:

Albanska
Arabiska
Bosniska
Bulgariska
Danska
Engelska
Estländska
Farsi
Finska
Franska
Holländska
Italienska
Kroatiska
Lettiska
Litauiska
Makedonska
Norska
Polska
Portugisiska
Rumänska
Ryska
Serbiska
Slovakiska
Slovenska
Spanska
Svenska
Tagalog (Filipinerna)
Tjeckiska
Tjetjenska
Turkiska
Tyska
Ukrainska
Belarusiska

## Introduktion

Hej,

Detta är en undersökning om yrkesförarens arbetsförhållanden som genomförs av den svenska myndigheten 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.

Vill du delta i undersökningen?

1	Ja
2	Nej --> Avsluta undersökningen

Har du frågor kring hur undersökningen kommer att användas är du välkommen att kontakta Transportstyrelsen. Kontaktuppgifter finns på startsidan av surfplattan.

## Del A. Bakgrundsfrågor

Bas: alla

### A1. I vilket land är ditt pass utfärdat?

1 Albanien
2 Bosnien
3 Bulgarien
4 Danmark
5 England
6 Estland
7 Finland
8 Frankrike
9 Irak
10 Italien
11 Kroatien
12 Lettland
13 Litauen
14 Nordmakedonien
15 Nederländerna
16 Norge
17 Polen
18 Portugal
19 Rumänien
20 Ryssland
21 Serbien
22 Slovakien
23 Slovenien
24 Spanien
25 Sverige
26 Syrien
27 Tjeckien
28 Turkiet
29 Tyskland
30 Ukraina
31 Belarus
32 Österrike
99 Annat land: öppet svarsalternativ

Bas: alla

## A2. Din ålder?

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

Bas: alla

## A3. Kön?

1	Man
2	Kvinna
3	Annat/vill inte svara

Bas: alla

## A4. Hur många år har du arbetat som yrkesförare (tung lastbil)?

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

## Del B. Arbetsrelaterade frågor kring aktuell transport

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

Bas: alla

### **B1. 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 är etablerat.

Bas: alla

### **B2. Vilken är din anställningsform för denna transport?**

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

Bas: alla

### **B2b. Äger du fordonet som används för denna transport?**

1	Ja
2	Nej

Bas: BI=Sverige

### **B3. Omfattas du av kollektivavtal?**

1	Ja
2	Nej
3	Vet ej

Bas: alla

### **B4. Hur får du som förare lön/ersättning för denna transport?**

1	Per timme
2	Per kilometer
3	Fast lön per dag
4	Fast lön per månad
5	Fast ersättning för transporten
6	Annat:

7	Vet ej
---	--------

*Bas: alla*

**B5ny. Denna transport är en:**

1	Inrikestransport
2	Kombitransport
3	Cabotagetransport
3	Internationell transport
4	Annat: _____
5	Vet ej

## Del C. Sociala förhållanden

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

Bas: alla

### **C1. 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.*

1	Ja
2	Nej
3	Vet ej

Bas: alla

### **C2. Hur mycket arbetar du som yrkesförare (tung lastbil) i genomsnitt per vecka?**

*Arbetstiden inkluderar förutom körtid även annat arbete såsom lastning/lossning och liknande.*

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

Bas: alla

### **C3. Vad har du i lön/ersättning som yrkesförare (tung lastbil) när skatten är avdragen?**

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

*Glöm ej att ange löneperiod samt valuta.*

**C3a** Välj löneperiod.

**Jag får lön per:**

1	Timme
2	Dag
3	Månad

**C3b Ange lön:** \_\_\_\_\_

**C3c Välj valuta:**

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

*Bas: alla*

**C4. Utöver din lön, har du rätt till extra ersättning för något av följande?**

Flervalsfråga

1	Övernattning
2	Måltider
3	Arbetskläder
4	Parkering
5	Vägavgifter (Eurovinjett)



6	Annat:
7	Nej, inte rätt till någon extra ersättning

Bas: C4=1

#### C4b. När får du ersättning för övernattning?

1	I samband med normal veckovila (45 timmar)
2	I samband med reducerad veckovila (under 45 timmar)
3	Både i samband med normal veckovila och reducerad veckovila

Bas: alla

#### C5. I vilket land betalar du din inkomstskatt?

Samma lista som i A1 + Vet ej

Bas, alla

#### C6. Hur väl instämmer du i nedanstående påståenden?

Vänligen svara på en skala där 1 = *Instämmer inte alls* och 6 = *Instämmer helt*

1	Jag är nöjd med mina arbetsförhållanden
2	Mina inkomster som yrkesförare varierar mycket från månad till månad
3	Jag upplever att jag kan byta arbetsgivare
4	Min arbetsgivare stöttar mig vid behov
5	Jag är nöjd med min lön för mitt arbete som yrkesförare
6	Jag trivs med mitt arbete som yrkesförare
7	Jag upplever ofta stress i mitt arbete som yrkesförare
8	Hur mycket jag arbetar som yrkesförare varierar mycket från månad till månad
9	Jag hinner med mina arbetsuppgifter inom min schemalagda arbetstid
10	Jag bemöts med respekt i min roll som yrkesförare
11	Mitt arbete är fritt från allvarliga olycksfallsrisker
12	Mitt arbete är fritt från hot och våld

Bas, alla

#### C7. Hur ofta övernattar du i genomsnitt i lastbilen?

1	6-7 nätter/vecka
---	------------------

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

Bas, C7<>7

**C7b. Känner du dig trygg och säker när du övernattar i lastbilen?**

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

Bas, C7b=3,4,5

**C7c. Du har angett att du inte alltid känner dig trygg och säker när du övernattar i lastbilen. Vad är du mest orolig för?**

**Du kan välja upp till tre alternativ.**

Flervalsfråga

1	Stöld av bränsle
2	Stöld av gods
3	Intrång i skåp/uppskuret kapell
4	Skador på fordon/släp
5	Hot
6	Personrån
7	Överfall
8	Annat: _____

Bas, alla

**C8. Hur ofta kommer du till din varaktiga bostad/ditt hem?**

1	6-7 gånger/vecka
2	3-5 gånger/vecka

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

## Del D. Annat arbete

*Bas, alla*

**D1. Arbetar du regelbundet inom något annat yrke än som yrkesförare för tung lastbil?**

1	Ja
2	Nej

*Bas, D1=1*

**D2. 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.*

**Samma lista som i C2**

Del E. Övrigt

**E1. Har du några övriga kommentarer?**

Tack för din medverkan!



**TRANSPORT  
STYRELSEN**

[transportstyrelsen.se](http://transportstyrelsen.se)  
telefon 0771-503 503